

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

45e jaargang - 45e année - nr 266 / 1e trimestre - 1e trimestre 2002

De quart à la
chaufferie

Santo Tomas der
Belgen

Guy Daufresne de
la Chevalerie

De 2002 zeil-
happenings van de
Zénobe Gramme

NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP NEPTUNUS

door storting/overschrijving van
15€ op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30 van
NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend
abonnement van 20€ nemen,
wat overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van het
tijdschrift of nog beter...
een weldoend abonnement
aan 30€.



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A NEPTUNUS

par versement/virement
de 15€ sur notre compte en
banque n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende

Vous pouvez également pren-
dre un abonnement de soutien
de 20€ ce qui correspond au
prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore...
un abonnement de
bienfaiteur 30€.



"NEPTUNUS"

45e jaargang - 45e année nr. 266 - 2002/1

Directeur - Directeur:
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:
J.-C. Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de
auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et
ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift
Revue Maritime Trimestrielle

Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL
Postbus 17, 8400 Oostende - Boîte postale 17, 8400 Ostende
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: vzw.neptunus@pi.be

Prijs per nummer:	4,5€	
Prix par numéro:	4,5€	
Abonnement:	15,0€	(jaarlijks - annuel)
	20,0€	(beschermend - soutien)
	30,0€	(weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland:	33,0€
Abonnement étranger:	33,0€

voor rekening [473-6090311-30](https://www.vzwneptunus.be) van Neptunus
sur le compte [473-6090311-30](https://www.vzwneptunus.be) de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk
Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt
worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen
que ce soit, sans autorisation écrite de l'éditeur

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2002 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:
Jean-Claude Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

INHOUD

SOMMAIRE

nr 1 april 2002
avril

Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XIII) par CPV (hre) J.-C. Liénart	3
Santo Tomas der Belgen (1) door R. Thys	9
Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (III) par A. Delporte	15
De slag bij Jutland (vervolg en einde) door ILZ P. Depoorter	19
Le prince Borghèse par P. Eygenraam	22
BNS Westdiep neemt deel aan anti-terroristische operatie door G.A.H. Toremans	24
Guy Daufresne de la Chevalerie par J.-C. Vanbostal	27
De 2002 Zeilhappenings van de Zénobe Gramme door G.A.H. Toremans	31
Info Marine	33
Europees Vlootverband op weg naar Strong Resolve - 02 door G.A.H. Toremans	45
De quart à la chaufferie par G. Linet	48
Maritiem panorama De Haven van Zeebrugge jaarresultaten 2001 door T. Slabbynck	52
Dans le sillage des grands voiliers d'antan! par Saint Bernard du Spuikom	55
De Radio Maritieme Diensten door R. Allary	60
Nice to Know	61

Boekbespreking Dikke zoen voor Moeke Whatever happened to the Hovercraft? The Fighting at Jutland door F. Neyts	63
Aktiviteiten van de Dienst Public Relations van de Marine Activités du Service des Relations Publiques de la Marine	65
Campagne 2002 van de P902 Libération Campagne 2002 du P902 Libération	66
Aanleggen van Belgische Marineschepen in het buitenland Escales des navires de la marine belge à l'étranger	67
Aanleggen van vreemde militaire Schepen in België Escales de navires militaires étrangers en Belgique	69
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	70

ISSN 0028-2790
Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus BP/PB 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte/Rekening 473-6090311-30
15 € jaarlijks / annuel
20 € beschermend / protecteur
30 € weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, G. Busard, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne,
F. Devinck, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Kaft: Foto/photo: © S. Van Ransbeek
Couverture:



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE



HUISVESTING
LOGEMENTS

Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'**ACTION SOCIALE**
et **CULTURELLE**

Ten behoeve van
de leden van de
militaire gemeenschap

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Informatie
en Communicatie

Au profit des membres
de la communauté militaire

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Information
et Communication

CDSKA

Leuvensesteenweg 392
1030 Brussel

OCASC

Chaussée de Louvain 392
1030 Bruxelles

Tel. burger/civ 02/739.02.46-91

Tel. militair/mil 3687 ext. 246-291
EVERE-ZUID/SUD

Telefax 02/739.02.29

e-mail ocasc@skynet.be

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (XIID)



On His Majesty's Service

Après la débâcle des armées Alliées en France quelques marins belges réfugiés en Grande-Bretagne, menés par le lieutenant des malles Ostende-Douvres Victor Billet, reformèrent un embryon de marine militaire belge, qui fut incorporé au sein de la Royal Navy sous le nom de 'Royal Navy Section Belge' (RNSB). Partis de rien, sans cadres préexistants-les marins de 39-40 emportés par la tourmente, ayant réussi à sauver leurs bâtiments des mains de l'ennemi en se réfugiant à bout de forces dans un port de l'Espagne neutre, s'y étaient vu incarcérés puis rendus aux Allemands-, sans hiérarchie donc, sans navires ni armement, ils apportèrent à l'effort de guerre des Alliés leur courage, leur détermination à poursuivre la guerre sur mer pour libérer leur pays et leur foi en la victoire finale. La Royal Navy fit le reste. Habillement, écolage, embarquements et paie, tout vint de cette grande marine qui les accueillit comme elle accueillait les siens.

Constituée principalement de jeunes pêcheurs de la Mer du Nord, de quelques étudiants idéalistes, d'officiers

et de sous-officiers de la Marine de l'Etat, puis d'élèves officiers qui s'étaient enfuis du navire-école Mercator, bloqué dans l'estuaire du Congo, la section grandit au point d'armer ses propres dragueurs de mines au sein de la 18ème flotille, deux corvettes-les HMS Godetia et HMS Buttercup, escorteurs courageux des convois de l'Atlantique-et de pouvoir disperser ses surplus d'effectifs en isolés à bord de croiseurs, de destroyers, de vedettes rapides et d'unités de débarquement petites et grandes de la flotte britannique.

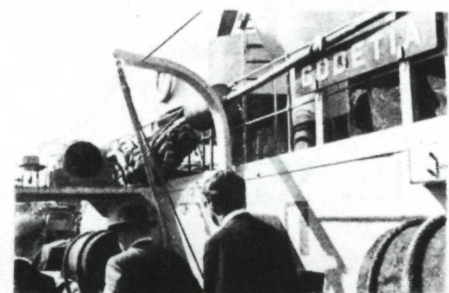
La langue d'usage est l'anglais, l'anglais de la Royal Navy évidemment, fortement teinté d'anciennes coutumes et de traditions ancestrales bien vivantes dans les moeurs et le parler. L'uniforme est intégralement celui de la Navy bien entendu, sans rappel ni réminiscences de nos usages nationaux; pas de béret au pompon bleu comme en 14-18 ou en 39-40, rien qu'un bout de tissu bleu brodé en rouge frappé du mot 'Belgium' cousu en haut des deux épaules; rien d'autre pour reconnaître nos marins des Jacks britanniques.

L'uniforme des matelots

Le matelot portait un 'jumper'-ou blouse/vareuse de marin-de gros drap de laine bleu marine, très ceinturé au corps et large aux épaules, sa profonde échancrure laissant voir le 'white front', chemisette blanche à manches courtes et au col liséré d'un ruban de coton bleu portée l'été, ou un 'jersey' en tricot de laine bleu marine à longues manches, l'encolure droite au ras du cou, porté l'hiver. Le col marin 'blue jean collar' de coton bleu marine qui a la propriété de se décolorer au lavage, devenant bleu clair, est bordé d'un ruban de coton tissé de trois raies blanches dont la légende tenace dans les 'lower decks' en fait la symbolique représentation des trois grandes victoires de Nelson, à savoir Le Nil (Aboukir) le 1.8.1798, Copenhague le 1.4.1801 et Trafalgar le 21.10.1805. Sous le col marin un foulard de soie noire est noué au bas de l'encolure du jumper. Ce foulard officiellement appelé 'black silk handkerchief' mais communément connu sous le nom de 'Nelson', est supposé être un signe de deuil



LE MINISTRE VISITE NOS CORVETTES



commémorant la mort de l'amiral anglais à Trafalgar. Il est de forme rectangulaire mesurant 50 par 12 inches et est plié en longueur en quatre. A l'origine-avant 1934-les deux bouts de cette écharpe étaient cousus ensemble; passée sous le col, la couture cachée à l'arrière du cou, l'autre extrémité était enroulée, sous la boutonnrière ménagée au bas de l'encolure, un nombre de fois suffisant pour ne laisser pendre qu'une coque de 2 inches de longueur, le tout serré par un ruban cousu de part et d'autre de cette boutonnrière. Après 1934 on ne coud plus les bouts du Nelson mais on les enroule, rassemblés par devant, complètement dans la boutonnrière; c'est le ruban qui sera noué en 'fantaisie' et porté à bouts flottants, souvent plus longs que permis. Pour couper court aux multiples interprétations concernant la raison d'être de ce foulard, il nous suffira de dire que déjà en 1779-donc bien avant le



décès du grand amiral-le 'neck-cloth in black silk' figurait sur la liste des objets d'uniformes. Les illustrations et tableaux anciens démontrent à satiété que ce foulard était d'un usage commun et constant et servait à se protéger le cou des intempéries. Quelquefois aussi on le voit noué en bandeau sur le front pour empêcher la sueur de couler dans les yeux; c'était particulièrement le fait des canonniers de le porter de la sorte. Dès bien avant la seconde guerre mondiale il est purement décoratif car pour se protéger du froid les matelots de la Royal Navy disposent d'une longue écharpe blanche, dont le port se fait au goût du jour et de la mode. Le jumper est muni de deux poches intérieures de poitrine et ses manches se terminent par une manchette fermée de deux boutons noirs. Ceci pour la tenue n° 1; la tenue de travail-de bord plutôt -, le n° 2, n'a pas de manchettes boutonnées. Le jumper est long et recouvre les hanches et par conséquent les poches du pantalon. Gênant pour ceux qui ont l'habitude de se balader les mains dans les poches!

Il est un fait que le matelot anglais aime améliorer son 'look' en recevant son jumper jusqu'à devoir recourir à l'aide d'un copain pour l'enfiler, ainsi qu'à élargir encore les jambes de son pantalon! De même il enroule le bas du col deux à trois fois sur lui-même afin de bien dégager son 'white front', le rabat du col est tiré vers le bas, toujours avec l'aide d'un copain, afin d'avoir les épaules très plates et le cou bien dégagé, l'ensemble donnant un effet de large torse, de larges épaules et

de minces hanches. L'idéal masculin!

Le pantalon de matelot-les 'trousers' ou 'bell-bottoms trousers' dont l'équivalent en français est le 'pantalon à pattes d'éléphant'-a les jambes larges, parfois même assez larges que pour recouvrir entièrement les souliers. Il est à fermeture à pont, il n'y a pas de braguette. Il est serré par deux larges pattes fermant au milieu devant par trois boutons; les poches sont cousues sur ces pattes et pendent verticalement sur les côtés du ventre. Le tout est recouvert par le 'pont', c.à d. un rabat replié vers le haut et boutonné à hauteur de la ceinture par quatre boutons. Là encore la disposition des poches n'ira pas inesthétiquement charger les hanches ni alourdir la silhouette. Le pantalon est curieusement plissé de plis horizontaux, sept pour être précis, représentant symboliquement les sept océans sur lesquels flotte le pavillon de la Navy (Rule Britannia, Britannia rule the waves!) Pour le pliage on procède de la façon suivante: un, on retourne le pantalon à l'envers et l'on dispose les larges jambes l'une sur l'autre; deux, on plie, en partant du bas des jambes, sept fois de la hauteur du 'pay book', une fois dessus, une fois dessous; et trois, on serre le tout entre deux planches par deux écrous; on obtient ainsi un pantalon bien repassé dans les plis réglementaires, sans devoir avoir recours à un fer à repasser.

Le couvre-chef du matelot, le 'cap', est une toque rigide et évasée, assez semblable d'aspect à la coiffure de nos jugs. Elle est en drap bleu marine et le bas du bandeau est garni d'un ruban de soie noire mate, timbrée du nom de son navire ou plus généralement des lettres majuscules H.M.S. (His Majesty's Service), de règle pendant la guerre de 39-45 afin de ne pas offrir aux espions des renseignements trop faciles quant à la nature des navires présents en rade ou au port. Ce ruban est noué au-dessus de l'oreille gauche par un noeud papillon aux bouts coupés en queue d'hirondelle et dressés côte à côte vers le haut; ce noeud est l'objet de grands soins. Le bérêt existe également en blanc, fait de toile 'blancotée' c.à d. blanche à la pâte à blanchir comme les ceinturons et les guêtres, mais



1940 H.M.S. 1945



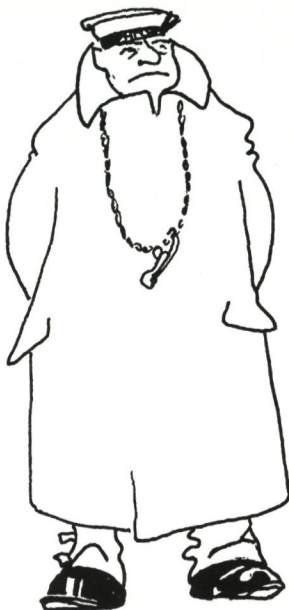
Sweet!



the C.P.O.



the Captain



the Watch



on Watch



l'idéal masculin!

J&L

pendant la guerre il n'était pas porté dans les «Home Waters» contrairement à l'usage qui le faisait porter dès l'arrivée de la bonne saison; ceci également pour éviter que soient découvertes à l'aide de photographies aériennes les concentrations de marins, repérables par leurs bonnets blancs.

L'hiver, en tenue de sortie, le matelot revêt un manteau de drap bleu, ceinturé et fermé par deux rangs de trois boutons noirs. Par temps de pluie il capelle un 'oilskin' ou ciré noir, qui a le défaut de former un paquet collé solidement lorsqu'il a séjourné au fond des sacs.

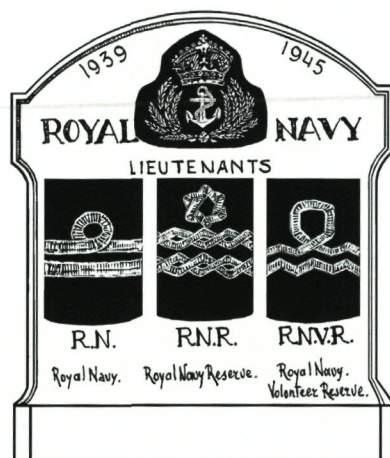
Pour les travaux salissants le bord distribue ('loan clothing') une salopette de chauffe bleue et pour les gardes un 'watchcoat'.

L'uniforme des 'writers'

Le personnel subalterne affecté à l'administration et aux services les 'writers', ironiquement appelés les 'taxi-drivers' dans les 'lower decks'-ne porte pas le 'square rig' des matelots mais un costume deux pièces de gros drap bleu marine, composé d'un veston non croisé boutonnant à l'aide de trois boutons d'uniforme noirs, à l'ancre surmontée de la couronne royale tout comme les boutons dorés. Ils portent chemise blanche et cravate noire et sont coiffés d'une casquette de marine à visière et jugulaire de vernis noir; sur le ruban du bandeau est cousu un 'cap badge' brodé de couleur rouge représentant une ancre entourée d'un cerclage et surmontée de la couronne royale.

L'uniforme des officiers

Tant en tenue de jour -ou 'rig of the day'- que de sortie, l'officier est revêtu d'une veste croisée -'monkey jacket'- et d'un pantalon droit, pas très large, de drap de laine bleu marine. La chemise au col rabattu est blanche; la cravate, les souliers et les chaussettes sont noirs. Les officiers RN se faisaient évidemment confectionner leurs uniformes sur mesure chez Geeves Ltd, tailleur attitré de la Navy, énorme entreprise ayant ses magasins et ateliers dans tous les ports du monde



fréquentés par la marine britannique; c'est ainsi qu'ils pouvaient faire prendre leurs mesures à Malte et réceptionner leur uniforme à Singapour!

Les draps d'uniforme pour officiers sont de riches tissus chauds et soyeux appelés 'downskin'. La coupe est très réglementée et absolument identique, toutes proportions gardées, pour toutes tailles et corpulences.

Le veston, très ajusté, doit avoir une longueur suffisante 'to cover the hips'. Il est à deux rangs de quatre boutons dorés, frappés sur fond lisse d'une ancre surjalée, surmontée d'une couronne royale et cerclée d'un cordage; les quatre boutons de fermeture doivent être obligatoirement boutonnés. Il a une poche de poitrine à gauche et deux poches sans rabat sur les hanches. A l'arrière les coutures des pièces de dos ne vont pas jusqu'au bas du veston mais forment un rabat, permettant la position assise sans le froisser. A 3 inches du bas de la manche les galons des grades sont cousus de couture à couture. Ces grades sont tissés de fil d'or au dessin 'deux boyaux cul de dé'.

C'est à la largeur et à la forme des galons que l'on reconnaît la catégorie à laquelle appartient l'officier, et au liseré de couleur différente apparaissant au bas des galons d'or, ou entre ceux-ci, que l'on reconnaît sa spécialité. C'est ainsi qu'un officier executive, c.à d. de pont, a les galons cousus à même le drap; le mécanicien a droit à du violet, l'électricien à du vert, le paymaster-purser à du blanc etc. Par ailleurs

en temps de guerre les officiers de la Royal Navy ont une provenance différente. Ainsi il y a les officiers d'active qui mettent les lettres RN (âren) derrière leur grade, ceux de réserve-la Royal Naval Reserve-ou les RNR (ârenâr) et enfin les officiers de la réserve volontaire-la Royal Naval Voluntary Reserve-qu'on appelle les RNVR (ârenviâr); cette dernière catégorie fut créée en 1903 pour renforcer la réserve.

Les galons des officiers RN ont 12 mm de large et le galon supérieur est tourné d'une boucle ronde de 2 inches de diamètre; cette boucle qui apparaît pour la première fois en 1856 sur les manches des seuls officiers 'executives' est aussi appelée communément 'boucle de Nelson'. Les officiers de réserve, tant RNR que RNVR, portent des galons de 3/8 inch de largeur (± 6 mm). Leur disposition étant difficile à décrire nous renvoyons le lecteur à la figure ci-contre. A noter que ces distinctions entre active et réserve furent supprimées en 1951.

En hiver, ou le soir, l'officier revêt un manteau de drap bleu marine à larges revers, croisé devant, à deux rangs de boutons d'uniforme; sur celui-ci les grades se portent aux épaules sur des épaulettes de même drap bleu cousues au manteau sur tout leur pourtour. Dans le dos un pli creux partant des omoplates est retenu à la taille par une martingale garnie de deux boutons d'uniforme. A la mer le bord distribue des 'duffel coats'. Fort fréquemment au cours de la guerre les officiers revêtaient pour leurs travaux salissants ou le service courant à la mer, le 'battle dress' de l'armée teint en bleu, avec ou sans boutons d'uniforme ou d'épaulettes de grade.

La casquette des officiers est à visière et jugulaire de cuir verni noir; le ruban est de laine noire et porte, cousu au milieu, le 'cap badge' qui est formé d'une ancre d'argent entourée de six palmes d'or et surmontée de la couronne 'Tudor Crown' lorsque le souverain est un roi. Les officiers supérieurs ont la visière de drap bleu marine brodée sur le pourtour d'une guirlande de feuilles de chêne, appelées vulgairement 'scrambled eggs' (oeufs brouillés). Les officiers généraux quant à eux ont leur visière ornée de deux guirlandes du même motif.

L'uniforme des sous-officiers

Les sous-officiers du grade de 'chief petty officer' sont habillés comme les officiers: 'monkey jacket' -dit aussi 'pea jacket'-, pantalon, casquette, souliers. Ils portent les insignes de leur spécialité, brodés d'or, aux collets du veston et leur grade, à savoir trois boutons d'uniforme disposés horizontalement, au bas des manches.

Les 'petty officers' et 'leading seamen' sont en 'square rig' comme les matelots, leur rang étant indiqué par des badges brodés d'or portés à la manche gauche au-dessus du coude. Les spécialités sont indiquées par des badges sur la manche droite. Des chevrons très ouverts portés à la manche gauche au-dessus du coude et sous l'insigne du grade indiquent leur ancienneté sous les armes.

Pour le maniement d'armes d'infanterie les matelots et les sous-officiers ont les pantalons serrés dans de hauts guêtres kaki; l'officier porte lui de hautes guêtres tubulaires de cuir verni. A terre au début de la guerre on les voyait tous porter en toutes circonstances la bandoulière ainsi qu'un sac kaki contenant un masque à gaz. L'équipement du marin tient tout entier dans un énorme 'kit bag' de cou-

leur beige, ses petites 'affaires' étant emballées dans une petite valise de simili cuir brun. En général l'officier a ses propres valises; celles que l'on peut acheter aux 'shops' sont de toile verte olive, les sacs sont beiges.

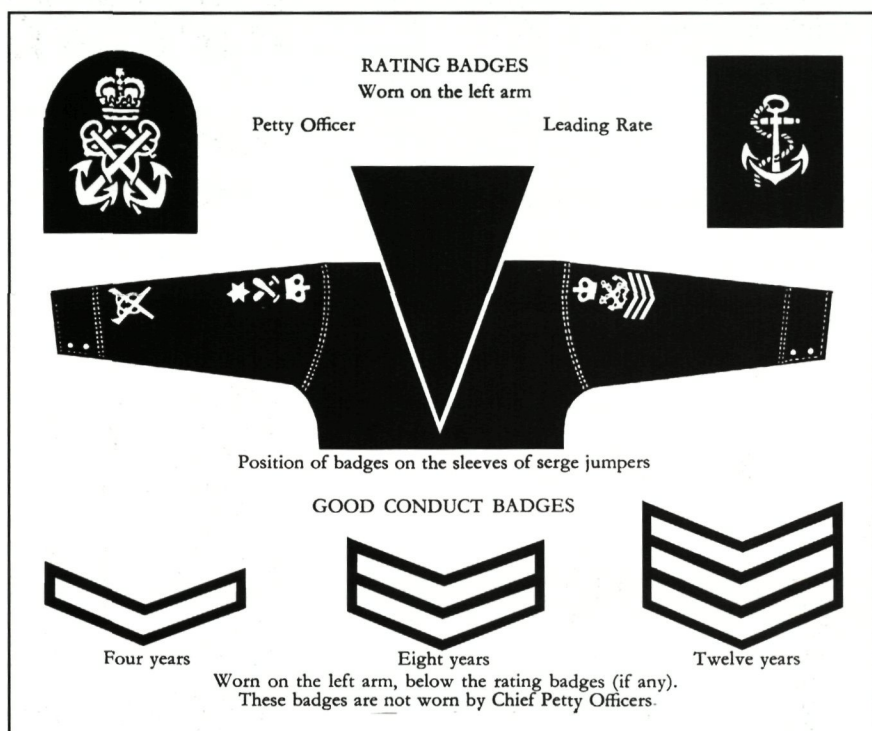
L'uniforme des Dems

Outre les marins servant dans la section belge ou dans la Royal Navy, d'autres belges servirent dans les 'Dems' (Defensively Equipped Merchant Ships) comme canonnières ou 'Merchant Navy Gunners'. Recrutés au début parmi les soldats belges rassemblés au camp de Tenby ils furent dès septembre 1940 une vingtaine à troquer leur uniforme kaki contre la tenue de la Royal Navy. Sur le ruban de leur 'cap' seules les lettres 'Dems' les distinguaient. Leur instruction se fit à bord de HMS Eaglet à Liverpool; leur premier instructeur fut le lieutenant R.A. David, ancien instructeur d'artillerie du Corps des torpilleurs et artilleurs des années 20 et du Corps de marine de 39-40. Les cours ne duraient que trois semaines mais le Centre Dems disposait de matériel didactique très sophistiqué: simulateurs, dôme de tir, films d'action etc.; après quoi ces canonnières munis d'une surpaie de 6 pence par jour étaient embarqués sur les navi-

res marchands où ils remplissaient en plus les fonctions de matelot de pont. Devant les pertes de plus en plus lourdes de navires marchands le gouvernement anglais mit la priorité sur l'armement et le recrutement de canonnières et insista auprès des autorités belges en Grande-Bretagne afin qu'elles lui fournissent à plus bref délai 150 'gunners'. C'est ainsi qu'en 1942 un dépôt de canonnières constitué par l'armée belge à Tenby et Malvern fut envoyé à Liverpool pour y renforcer le centre d'instruction; trois officiers de la Marine d'Etat y devinrent instructeurs et dès lors nos canonnières reçurent un ruban de bérêt frappé en lettres d'or des mots 'Belgian Marine' (Voyez la confusion!) Sur la manche gauche figurait en lettres rouges le listel 'Belgium' ainsi qu'un insigne brodé également en rouge représentant un canon placé horizontalement et surmonté d'une étoile. Le 'chef de peloton' (! !) portait deux canons croisés surmontés d'une étoile.

Le nombre de Dems belges est estimé à ± 150 . Il est un peu tard pour s'indigner du fait que parmi les Dems seuls les anciens militaires furent reconnus comme 'anciens combattants' par le gouvernement belge, alors que les volontaires encoururent les mêmes risques et bravèrent, les armes à la main, les mêmes dangers.

Tels étaient les uniformes que portèrent nos marins dans la Royal Navy au cours de la seconde guerre mondiale et nous verrons que, rentrés au pays après la libération du territoire national et rendus aux autorités belges, ils gardèrent ces uniformes encore longtemps. Ils en étaient fiers à juste titre, les ayant honorés, au cours de dangers innombrables, par leur esprit combatif et un dévouement sans borne à la cause des Alliés, et menés jusqu'à la victoire finale.



CPV (hre) J.-C. Liénart

Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

Santo Tomas der Belgen (I)

Het overzees avontuur dat naast de inbezitneming van Congo de Belgen het meest heeft beroerd, was zonder twijfel de kolonisatie van de Santo Tomas concessie in Guatemala. Het was de eerste Belgische poging om onze eigen mensen overzee een nieuw bestaan te doen opbouwen. Het was tevens het eerste en enige kolonisatieproject dat daadwerkelijk door de overheid werd gesteund, tegen alle adviezen in van diegenen die op de gevaren van een dergelijke onderneming wezen, meer bepaald het ongezonde klimaat en de ongeschikte gronden en onaangepaste voeding. De belangstelling van de regering was alleen maar te verklaren door de ronkende namen die de

bestuursfuncties van de kolonisatiemaatschappij waarnamen of er beheerders van waren. Als waren deze een waarborg voor het wellukken van de onderneming!

De geschiedkundige bronnen zijn niet erg duidelijk wat betreft de bezieling der latere beheerders om van een Engelse maatschappij het concessierecht over de grond in een Guatemalteeks district over te nemen. Een exploitatie die waarschijnlijk niet erg rendabel was omdat anders niet kan verklaard worden waarom de Britten er zo vlug van af wilden. Waarom de Belgische beheerders een verlieslatende maatschappij overnamen wordt wel duidelijk als men de toeschiet-

lijkheid en de hulpverlening onder elke vorm vanwege de regering opmerkt, die de kolonisatiemaatschappij vanaf het allereerste begin toegestoken kreeg. Waar het verlies der Engelsen door de Belgische beheerders werd gedragen, rekenden deze laatsten erop op hun beurt met massale overheidshulp vergoed te worden. Wat op de valreep net niet gebeurde zoals we verder zullen zien. Een soort koehandel dus, waarvoor weliswaar enkele pionnen dienden geofferd om de schijn hoog te houden. En dat waren uiteraard de werkers, de colons! In feite was de hele Guatemala-affaire alzo om meer dan één reden een onverkwikkelijke zaak.

De Vera Paz concessie

In het centrum van Guatemala, dat op dat ogenblik - we schrijven 1840- net een jaar uit de Centraal-Amerikaanse Verenigde Provincies was getreden om een onafhankelijke republiek te vormen, hadden Britten sedert enkele jaren een landconcessie verworven. Die besloeg een oppervlakte van 3.000 km², met als centrum de stad Salama in het Vera Paz district, thans Baja Vera Paz genaamd. Het geheel vormde een vallei met zuidelijk de Sierra de Chuacus en noordelijk de uitlopers van de Altos Chuchumatanes bergen. Een sterk glooiend landschap dus, dat blijkens het latere verslag van een Belgische studiec ommissie eerder ongeschikt leek voor kolonisatie wegens de moeilijke toegankelijkheid en het warme klimaat. De teelten stelden weinig voor qua kwaliteit en kwantiteit, en de tewerkgestelde landarbeiders waren geenszins een voorbeeld van



Santo Tomas, ongeveer 150 jaar geleden, zag het er zo uit.

(Archives)

ijver. Overigens was het district met nauwelijks 20.000 inwoners uiterst dun bevolkt. Alles bij elkaar geen denderende streek.

De Engelse Landbouw- en Handelsmaatschappij der oostkusten van Centraal-Amerika had deze concessie, verworven bij akte van 6 augustus 1834, toentertijd gesloten met de Guatemalteekse regering die optrad als deelstaat van de hoger genoemde Verenigde Provincies van Centraal-Amerika, waartoe ook El Salvador, Honduras, Costa Rica en Nicaragua behoorden. Alleen al aan de korte periode van exploitatie door de Engelse maatschappij was te merken dat hier geen successen geboekt werden. Toch slaagden de beheerders erin om op 30 januari 1841 een overdrachtsovereenkomst te sluiten met de Belgen Obert en Van der Hecht, waarvan eerstgenoemde in de later opgerichte kolonisatiemaatschappij terug te vinden is als vertegenwoordiger van het Britse parlementslid William Campbell-Gillan!

De Compagnie Belge de Colonisation

Na deze formele transactie werd Nongemeen vlug een Belgische kolonisatiemaatschappij opgericht met het doel "landbouw-, handels- en nijverheidsnederzettingen te stichten in de verschillende staten van Centraal-Amerika en andere plaatsen, en het aanknopen van handelsrelaties tussen deze landen en België". De maatschappij werd onmiddellijk onder de hoge bescherming van de koning geplaatst, wat geenszins verwonderlijk is bij het doornemen van de namen der oprichters: graaf de Hompesch, als vertegenwoordiger van graaf Alexander van der Burch en tevens aangezien als vertegenwoordiger van de koning, graaf Arrivabene, als woordvoerder van graaf Félix de Mérode, baron van Lockhorst, baron Vandenberghde Bincum, graaf de Looz-Corswarem, en verder een directeur van het ministerie van Financiën, een divisiehoofd van Justitie, Genie-kolonel Remi de Puydt, een wisselagent en een lid van de Bestendige Deputatie van



Jean-Baptiste Nothomb,
eerste minister in 1841.

Brabant. De stichtingsakte werd verleden te Brussel op 18 september 1841 ter studie van de koninklijke notaris Mr Evenepoel. Op 7 oktober daaropvolgend werd ze bij KB bekrachtigd. Aldus onderschreef de regering van Jean-Baptiste Nothomb meteen de termen van de akte; toch stelde ze een niet onbelangrijke voorwaarde alvorens tot daadwerkelijke steun over te gaan: een onderzoekscommissie moest eerst de streek gaan verkennen en daarover een verslag opstellen. De regering was daartoe overigens enigszins gedwongen nadat de pers zich eerder wantrouwend tegenover het project had uitgelaten.

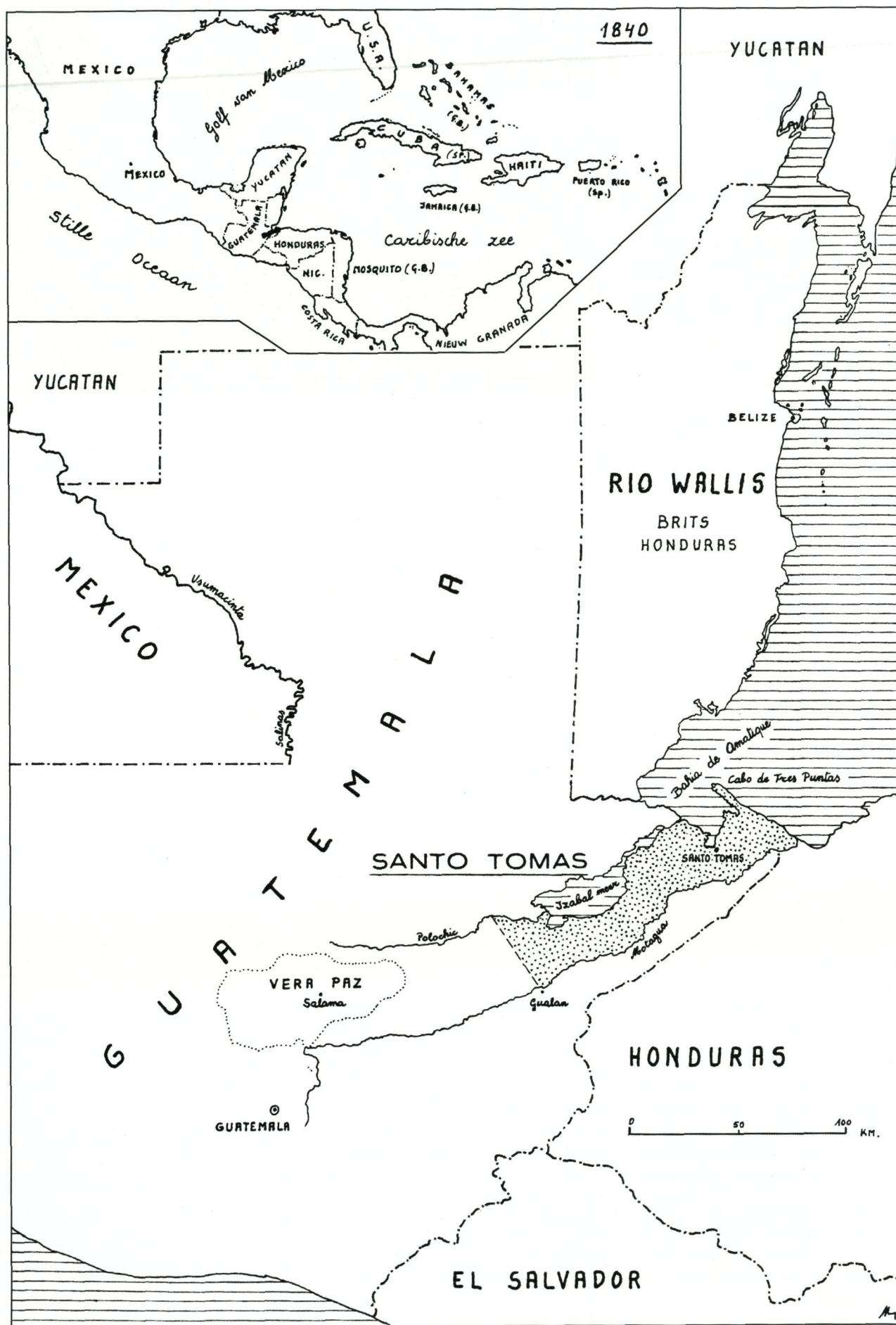
Op verkenning naar Vera Paz

Voor de samenstelling van de commissie werd een beroep gedaan op vertegenwoordigers van zowel de regering als van de kolonisatiemaatschappij. Voor de eerstgenoemde waren dat 't Kint de Roodenbeke van Binnenlandse Zaken -die we ook in de Mosquito-affaire tegenkomen-, luitenant-ter-zee Petit, commandant van de Louise-Marie, en marinearts Dechange. Werden voor de maatschappij aangewezen: de hoger geciteerde baronnen Vandenberghde Binckum en Van Lockhorst, kapitein Devere, kapitein Carrette en luitenant G. de Puydt. Chef van de expeditie werd kolonel Remi de Puydt, die nog onder Napoleon had

gediend en in de Kamer had gezeteld. R. de Puydt cumuleerde de taak van hoofd van de commissie met die van regeringsgedelegeerde. De reis werd ondernomen met de 200 ton metende oorlogsschoener Louise-Marie die acht jaar later bekendheid zou verwerven in de slag om Boké aan de Rio Nunez. Het vaartuig verliet de rede van Oostende in november 1841 om op 6 januari in de Santo Tomas baai ter hoogte van het huidige Puerto Barrios te arriveren. De eerste vaststelling was al negatief: Petit vond de baai te ondiep voor ontscheppingen terwijl ze anderzijds wel goed tegen wind en storm beschut was. De andere leden van de commissie daarentegen hadden slechts oog voor het paradijselijk uitzicht van de omliggende streek. Het verder landinwaarts gelegen heuvelachtige Vera Paz district had dat echter al minder. Daarom en ook omdat het district in kwestie over geen directe toegang tot de zee beschikte, besloot de rondreizende commissie om kolonel de Puydt naar de hoofdstad Guatemala te zenden met de opdracht een omruiling met het kustdistrict Santo Tomas te bepleiten. De president van de republiek, Francisco Morazán, die kort daarna om het leven zou gebracht worden, gaf het verzoek door aan het parlement, dat een commissie aanstelde om met de Puydt tot een vergelijk te komen.

De landconcessie van Santo Tomas

En inderdaad, in april 1842 bereikten beide partijen een akkoord dat voor België echter een ramp betekende, omdat het alleen maar voordelen opleverde aan Guatemala. Geen enkele volksplantingsmaatschappij ter wereld ging ooit zulke zware verbintenissen aan maar desondanks leken de commissieleden er nog blij mee. Binnen een termijn van 10 jaar moest de maatschappij een bedrag van 800.000F neertellen, een reuzenbedrag voor die tijd. Verder diende ze 6 veldkanonnen en 2.000 eersteklas-geweren leveren, twee forten bouwen en ze bewapenen, een stad -Santo Tomas- stichten en binnen een periode van amper twee jaar een minstens 20 km

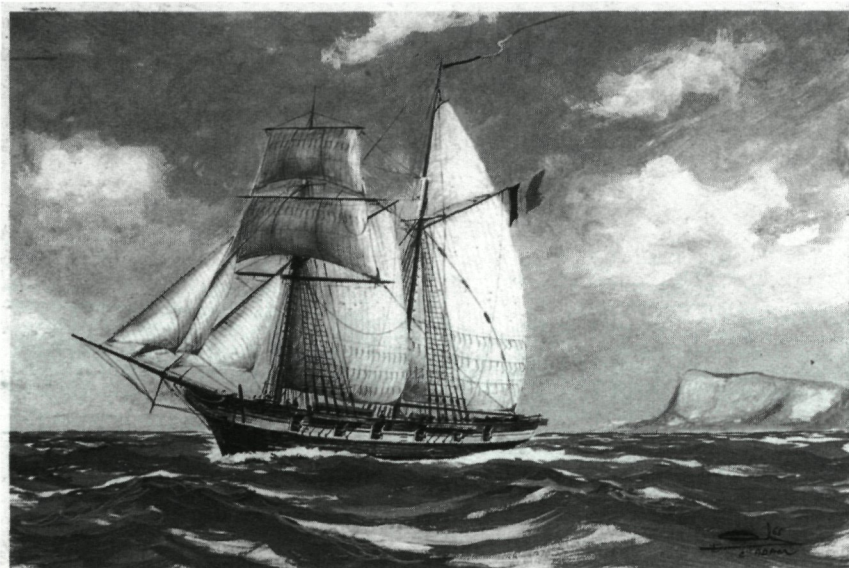


lange kasseiweg aanleggen tussen die stad en de Motagua rivier. Bovendien verbond de maatschappij zich ertoe een scheepsdienst op de rivier in te stellen en een verbinding in stand te houden tussen Santo Tomas en het 120 km stroomopwaarts gelegen Gualan.

En dan waren er de "menselijke bepalingen": vanuit België moesten 5.000 personen inwijken a rato van jaarlijks 100 gezinnen van 5 personen. Hen moest geleerd worden met wapens om te gaan om in geval van aanvallen of opstanden -en die kwamen er in Midden-Amerika om de haverklap voor- de concessie te kunnen verdedigen; oprichting dus van een lokale militie waarvoor de wapens uiteraard ook door België dienden geleverd. Vier Belgische gezinnen moesten, met de bijhorende werktuigen en machines, ter beschikking gesteld worden van de Guatemalteekse regering om voor haar rekening zijde te bewerken.

Verder was er uitdrukkelijk gestipuleerd dat de ter beschikking gestelde gronden, die samen eigenlijk één groot woud vormden, dienden gecultiveerd te worden. Werden een of meer van die bepalingen niet nageleefd dan werd de overeenkomst automatisch nietig verklaard, zonder recht op terugbetaling van gestorte bedragen of teruggave van geleverde goederen en werden de ter beschikking gestelde terreinen geconfisqueerd.

En wat gaf Guatemala daarvoor in de plaats? De Belgische maatschappij kreeg de concessie over een landstreek ter grootte van de provincie Luxemburg (ca. 4.000 km²). Verder werden kolonisten voor de duur van 20 jaar vrijgesteld van zekere, beperkte belastingen en van invoer- en uitvoerrechten. Dat was alles! Inderdaad alles! De concessie werd inderdaad geenszins beschouwd als een verkoop van grond, laat staan als een overdracht van soevereiniteit. Wel integendeel, want de Belgische onderdanen moesten bij hun aankomst onmiddellijk aan hun nationaliteit verzaken en de Guatemalteekse nationaliteit aannemen. Geen Belgisch gezag dus, geen Belgische vlaggen, geen mogelijkheid tot verdediging door België van de onderdanen die het daarheen zond.



Louise-Marie

Een dergelijk in alle opzichten rampzalig akkoord werd dan nog door kolonel de Puydt op een groteske wijze afgeschilderd als een onderneming waar "het Belgisch genie zal leven om hetzelfde algemeen belang van twee volkeren te verenigen" en om "een morele en materiële fusie tot stand te brengen zonder verovering noch leger"! Na in zijn verslag nog veel gewauweld te hebben over onze "beschavingskracht" in een "geprivilegieerd land" en de "intieme vereniging", meende hij met de eerder lachwekkende vraag te moeten besluiten of "op een dag men zich niet zou afvragen of de Belgen van Santo Tomas nu Midden-Amerikanen waren, dan wel of de Midden-Amerikanen van Guatemala nu Belgen waren"!

Men kan zich alleen maar steeds opnieuw afvragen wat de beheerders van de kolonisatiemaatschappij, en met hen de regeringsvertegenwoordigers, moet beziel hebben om iets catastrofaals van deze omvang te hebben ondertekend. En dan moeten we het land zelf nog in beschouwing nemen. Wat dat betreft waren de rapporten van de meeste commissieleden eerder negatief, met bovenaan dat van de commandant van de **Louise-Marie**. Alleen de Puydt's verslag was een onverklaarbare ode aan het land dat ons in bruikleen werd gegeven. De andere leden zonden eerder tweeslachtige verslagen aan de regering waarbij de kool en de geit werden gespaard. Ten-

slotte hadden ook zij belang bij de onderneming. Het klimaat was het meest besproken onderwerp. Waar commandant Petit het over de ondraaglijke hitte had waarin onze mensen niet zouden kunnen werken, was dit voor de Puydt geen punt van groot belang, terwijl 't Kint de Roodenbeke het klimaat, verfrist als het werd door de zeewind, zelfs "veel draaglijker" vond dan dat van het binnenland. De geografische spreiding van de inlandse bevolking toonde evenwel het tegendeel aan: de lage delen van het land waren dun bevolkt en terecht "tierra caliente" genoemd; de inwoners verkozen dan ook de koelere "tierra templada", gelegen tussen 900 en 2.500 m. In dat opzicht was de mening van dokter Dechange beter gefundeerd: hij steunde Petit's thesise en wees op de gevaren voor tropische ziekten en koorts. Ook moest volgens 't Kint rekening gehouden worden met het regenseizoen, dat maar liefst negen maanden kon aanhouden en dat de oorzaak was van de moerassige aard van de bodem, de koorts en de muggenplagen. Om daartegen opgewassen te zijn oordeelde hij dat de colons zich moesten houden aan een geregeld, sober en hygiënisch leven, met aangepaste werkuren. Een ander probleem dat hij zag opdoemen was dat van de woningen die moesten klaar zijn tegen dat de eerste Belgen arriveerden, maar waarvan de bouw aan de plaatselijke bevolking diende toevertrouwd. Maar die was dun

gezaaid en eiste hoge lonen. Er was dus geen infrastructuur: geen wegen, geen gebouwen, geen onmiddellijk bebouwbare terreinen. Dat was ook de mening van Petit die voorzag dat de kleine aantallen Belgen, zelfs samen met de geringe plaatselijke bevolking, onmogelijk de opgelegde bouwwerken zoals o.m. de wegenbouw zouden kunnen uitvoeren binnen de gestelde termijnen, ook al omdat alle materialen uit België moesten ingevoerd worden. Om niet te spreken van de daaraan verbonden kosten!

Toch konden de meeste verslaggevers hun enthousiasme niet kwijt wat betrof de commerciële kant van de zaak. Er was van alles te verbouwen en te winnen: cacao, palmolie, katoen, tabak, rubber, maïs, citrusvruchten, vanille, koffie, suiker, hout enz. Volgens de Puydt was de koffie "beter dan de Braziliaanse", de cacao verheven boven alle bekende soorten, de tabak evenwaardig aan de beste Antillaanse, het katoen net zo kwalitatief als het Amerikaanse. Maar de Puydt kan niet als een objectieve waarnemer beschouwd worden omdat hij teveel partijen tegelijkertijd vertegenwoordigde en zelf heel wat te winnen had bij het doorgaan van het project. Hij gebruikte dan ook volop superlatieven die nog werden aangedikt door droombeelden over de te verwachten uitbouw van onze handelsscheepvaart en zeemacht, de openstelling van de Guatemalteekse markt voor onze eigen producten, de enorme belangrijkheid die Santo Tomas als haven op het continent zou krijgen enz. Verder had hij niets dan minachting voor de negatieve opmerkingen van zijn collega's; zo gaf hij volgend commentaar bij Petit's verslag: "Hij heeft geoordeeld zonder te luisteren en gesproken zonder te weten". Tegen beter weten in was het de Puydt's versie die zowel door de maatschappij als door de regering werd aanvaard.

De Uniegemeenschap

Na de goedkeuring door de regering werd een volgende stap gezet: de stichting van een nieuwe vennootschap die de curieuze naam "Communauté de l'Union" of Uniegemeenschap meekreeg. Als men



Ingenieur Pierre Simons,
eerste directeur van de kolonie
Santo Tomas.

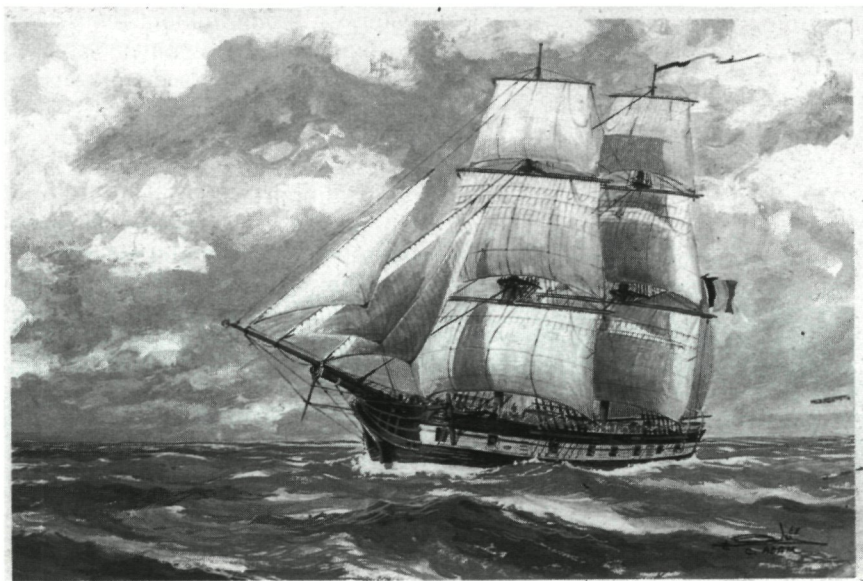
de in april 1842 aangegane verbin-
tenissen op de gestelde data wou
waarmaken kon inderdaad niet snel
genoeg gehandeld worden. De
nieuwe maatschappij zag het dag-
licht op 5 november 1842. Ook
hier volgde zeer snel de bekrach-
tiging met het KB van 26 novem-
ber. Al wie aandelen zou kopen zou
automatisch grondeigenaar worden.
Maar dat was voorbehouden aan wat
de krant "L'Indépendance Belge"
dd. 29 januari 1843 "de rijken"
noemde, nl. degenen die het kapi-
taal leverden. Verwer waren er de
kolonisten, die "werker" werden
genoemd en die recht hadden op een
dagloon en op een deel van de winst.
Tenslotte was er "de compagnie"
die de leiding van het geheel had
en die dezelfde krant omschreef als
"de intelligente mensen die de lei-
ding hebben en denken". Maar
het was vanzelfsprekend niet deze
laatste categorie mensen die leven
zouden geven aan de Uniegemeen-
schap. Daarvoor had men colons,
werkers, nodig. En die vond men
toentertijd in het arme Vlaanderen.
Spijts de afbrekende persartikels en
de algemene afkeer voor al wat
het buitenland betrof, konden ron-
selaars voor de eerste overtocht toch
een 70-tal mensen strikken, die met
de **Louise-Marie**, de **Théodore** en
de **Ville de Bruxelles** op 16 maart
1843 vanuit Antwerpen en Oost-
ende vertrokken. Ingenieur Pierre
Simons, bekend als constructeur van
onze eerste spoorwegen, werd als
koloniaal directeur aangesteld. Zijn
assistenten waren een almoezenier,

Pater Walle, de dokters Fleussu en
Tosquinet, handelsagent de Salish en
verder Tardieu als secretaris, inge-
nieur van Bruggen en Wegen Del-
warde, Brouez voor de ontginningen
en tenslotte baron von Büllow, kapi-
tein Philippot en nog enkele anderen.
Om het eerder vermeld construc-
tieprobleem op te lossen werden
demonteerbare woningen (toen al!)
waaronder de toekomstige kapel,
aan boord geladen.

De eerste kolonisten

Het eerste schip dat de Santo
Tomas baai bereikte was de
Théodore. Onder leiding van kapi-
tein Philippot, vier diensthoofden
-w.o. von Büllow- en drie jezuïeten-
paters gingen 48 colons aan land.
Spijts de broeiende hitte gingen ze
onmiddellijk aan de slag om een
terrein te ontbossen en een aanleg-
steiger, een magazijn, een brood-
oven, een smidse en dertien hutten
te bouwen. Dat alles in razendsnel
tempo om de volgende kolonisten
te kunnen opvangen. Maar meteen
konden ze hun aanwerving betreu-
ren want de behuizing was allesbe-
halve comfortabel. Bovendien ging
vrijwel al het meegebrachte voedsel,
zoals stokvis, spek, boter en aardap-
pelen, dat ongeveer zes maanden in
hun behoeften had moeten voorzien,
totaal verloren door onoordeelkun-
dige bewaring -onder de grond- in
een tropisch klimaat. Hier was het
vooral von Büllow die met de vinger
kon gewezen worden. Hoe dan ook
bleef na 18 dagen Midden-Ameri-
kaanse ervaring alleen maar een bit-
tere nasmaak over van het liedje dat
ze bij hun aanwerving zongen: "Wie
gaat er mee naar Vera Paz? Daar
moeten wij niet werken en slapen
lijk een verken".

Op 7 juni arriveerde dan de **Louise-
Marie**, 's anderendaags gevolgd
door de **Ville de Bruxelles**. In totaal
22 personen, wat met de colons van
de **Théodore** het algemeen totaal op
70 bracht. Ook zij kwamen onder
de tijdelijke leiding van Philippot.
Pierre Simons, ziek gevallen nog
voor de reis begon, was weliswaar
afgevaaren maar tijdens een opont-
houd van de **Louise-Marie** te Santa
Cruz de Tenerife werd hij aldaar
berecht. Spijts het advies van de
dokters zette hij de reis voort maar



Duc de Brabant

onderweg, in volle oceaan, overleed hij en werd zijn stoffelijk overschot aan de zee toevertrouwd. Dit verlies betekende een bijkomende slag voor de kleine kolonie, die nu van haar leider beroofd was en zich voortaan op minder geschikte personen moest verlaten. Een andere tegenslag volgde onmiddellijk op de landing. Voor de aanschaf ter plaatse van alle levensnoodzakelijke producten had de compagnie een som van 100.000F ter beschikking gesteld, verdeeld over de koffers van de **Théodore** en de **Louise-Marie**. Maar bij het openen van die koffers bevatte de eerste slechts 11.025F en de tweede nog minder: 675F! De rest hadden dieven verdonkeremaand, waarschijnlijk nog voor het vertrek. Na de "verkeerde behandeling" van de meegebrachte voedingswaren zou dit geld van groot nut geweest zijn, ook al voor de aanwerving van plaatselijke arbeidskrachten. Dat probleem werd dan opgelost met een in Brits Honduras aangegane lening waarmee de maatschappij de eerste behoeften kon dekken.

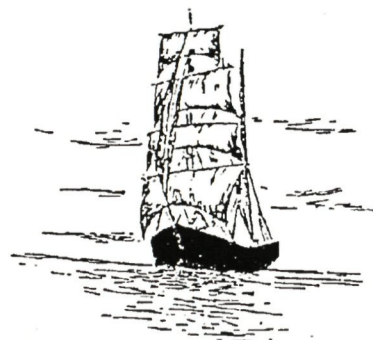
Op de voortbrengselen van de kolonie kon uiteraard nog niet gerekend worden. De colons konden hun gronden niet eens bereiken. De wouden waren ondoordringbaar en boswegen waren er niet. Ook de

kwaliteit van het voedsel liet te wensen over: gezouten vlees en bloem vormden de basisvoeding omdat de Belgen het inlands eten niet lustten. Dat eenzijdig menu veroorzaakte ernstige ziekten met het gevolg dat op een hoger gelegen terrein een dispensarium werd opgericht om de zieken op te vangen. Aan de muggenplaag werd, althans ten dele, verholpen door de aanschaf van een kleine veestapel. Tien kolonisten die het zich wel anders hadden voorgesteld verzochten dan ook om naar hun land te mogen terugkeren met de afvarende **Louise-Marie**, zodat het aantal Belgen nog 60 bedroeg. Met de moed der wanhoop slaagden de overblijvenden er toch nog in de omgeving van het dispensarium te ontbossen en er zeven hutten neer te zetten. In Santo Tomas konden ze een begin maken met de constructie van de kerk en het koloniale huis, en het aantal hutten van 13 op 18 brengen. Op het einde van 1843 kwamen daar ook nog een kiosk voor de fanfare (!) en 4 houten barakken bij. In feite een mooi resultaat voor een zo kleine en zwaarbeproeft kolonie. Vooral als men bedenkt dat naast de kolonisten met een welbepaald beroep als bakker, kleermaker of kok er uiteindelijk slechts een 15-tal "echte" arbeiders overbleven voor de bouw.

In de loop van 1844 werd het grootste aantal kolonisten, nl. 776, aangevoerd met de **Théodore**, de **Emma** -die eveneens in Rio Nunez van zich zou laten horen-, en de minder bekende **Jan van Eyck**, **Rembrandt**, **La Dyle**, **Karel**, **Eugène** en **Auguste**. Het jaar 1845 kende al meteen het einde van de toeloop met slechts drie reizen - de **Minerva** en tweemaal de **Iéna** - en amper 47 colons. Conform de akkoorden met de Guatemalteekse regering hadden er dat in totaal reeds 1.500 moeten zijn in plaats van de 893 die tot dusver de grote plas waren overgestoken.

(wordt vervolgd)

Tekst en iconografie: R. Thys



Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (III)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT AVANT NOTRE INDÉPENDANCE:



L'estacade d'Ostende, un lieu de promenade de prédilection pour l'époque.

Nous allons maintenant nous intéresser à la situation maritime à Ostende à l'époque qui précéda immédiatement notre indépendance, c'est à dire la fin de la période hollandaise. Et nous sommes forcés de constater qu'il ne reste déjà plus rien de la flotte de "grands" navires de 1820. Analysons la situation armement par armement, pour ceux qui le resteront après l'indépendance, classés en fonction de la durée de l'existence de ces maisons comme armateurs belges.

J. May

Déjà en 1826, année de leur construction, nous avons trouvé trace de deux petits navires armés à Ostende par **J. May**: **MARY** et **JANE**, respectivement des sloops de 70 et de 32 tonnes.

Nous ne connaissons pas la généalogie de cette famille, sinon peut-être un certain Jules Israël (1826-1890) qui eut au moins deux fils: Joseph Henry (1870-1935) et Paul (1872-1934); ce dernier fut ambassadeur de Belgique à Washington. Par ailleurs, nous savons encore que les frères Jules et Arthur May furent commanditaires de la banque Philippson & C° de 1877, fondée par Franz. Mais nous n'avons trouvé aucune confirmation qu'il s'agisse de membres de la même famille.

En 1830, un autre sloop, la **CHARLOTTE**, qui appartenait à J. May depuis avant 1829, disparaît du registre du Bureau Véritas, tandis que deux nouveaux navires y apparaissent: **FRANCÈS** et **PERSEVERANCE**, goélettes de 112 tonnes. Remarquons que Jan Christian Zellen, capitaine au long cours depuis 1819, année de la création de notre premier Zeemanscollege à Ostende, fut le capitaine de cette dernière et que son fils aîné, Jan, fut engagé comme ship boy à son bord, à l'âge de 13 ans à peine. Le capitaine Zellen eut 6 fils qui furent tous marins, et dont la plupart, ainsi que certains de ses petits-fils plus tard, débutèrent leur carrière à bord de voiliers armés à Ostende. Petrus Nefors, beau-fils de Zellen et peintre de la mer, fit un tableau de la **PERSEVERANCE**.

La **MARY** fut revendue en 1831 à l'armement ostendais **B. Hooker & Co**, de même que le **FRANCÈS**. Remarquons que le **FRANCÈS** fut commandé en 1831 par le capitaine **G. Unruh**, qui garda son commandement lors du transfert de May à Hooker; il avait eu son propre navire, enregistré à Temse, le **JEUNE CÉSAR**, un pleit à dérives de 100 tonnes construit en 1810, qui devint en 1830 le **TWEE GEBROEDERS** de la famille **Muys** de Temse. G. Unruh resta le capitaine du **FRANCÈS** jusqu'en 1833, quand il fut remplacé par J. Unruh, qui était toujours en charge de la goélette en 1837, alors engagée dans le cabotage avec la Hollande.

En 1833, la **JANE** disparaît à son tour des listes du Bureau Véritas; nous ne savons pas ce qu'elle est devenue. Quant à la **PERSEVERANCE**, elle fut vendue à son tour à Hooker en 1835. Passé cette date, nous ne retrouvons plus la trace de J. May à Ostende. Cependant, on le retrouve déjà en 1834 et toujours en 1842, armant le sloop **ELISABETH** à Ipswich.

Serruys

Entre 1830 et 1875, Ostende compta 7 familles de "grands" armateurs, dont la flotte fut de 7 voiliers au moins: Hooker, Consalies, Duclos-Assandri, Lanczweert, Van Cuyt, Van Iseghem et Denduyts. Pour ce qui concerne l'aventure des Serruys, de loin encore plus importants que

les précédents, nous comptons présenter une monographie indépendante de ce texte, vu son ampleur. En effet, cet armement se développa à Anvers, Ostende et Rotterdam, et plusieurs navires belges furent transférés de nos ports vers Rotterdam au cours de cette longue aventure, qui comporte non moins de 19 navires!

La généalogie des Serruys, même si elle ne nous est que partiellement connue, est fort touffue et figure des liens avec un nombre impressionnant d'autres armateurs dont un grand nombre à Ostende.

La seule indication que nous fournirons ici est que le premier navire ostendais que nous ayons retrouvé pour cet armement est le brick de 120 tonnes **AVENTURE**, construit en 1812, et qui était commandé en 1820 par le capitaine **Meyne**, de la famille des armateurs de Nieuport; ce navire fut transféré à Rotterdam

en 1834. Il y eut encore 4 autres voiliers ostendais sur les dix-neuf évoqués plus haut.

Stranack

Nous ne connaissons rien au sujet de l'origine de l'armateur ostendais **J. Stranack**, ni de sa généalogie ni de ses affaires. Dès avant notre indépendance, il armait déjà le sloop **NEPTUNE**. En 1830, un autre sloop, **DART**, rejoignit le premier. Ces petites unités, comme les suivantes, furent utilisées au petit cabotage, principalement entre Ostende et Londres, Margate ou Liverpool.

En 1833, le sloop **UNION** fut acquis, construit par un chantier local, et armé en association par **J. Stranack** et B. Hooker; il sera revendu en 1845 à **Duclos-Assandri**. Notons cette association entre Stranack et Hooker; de même, le



Matelot en uniforme sur la digue et l'entrée du port en arrière-plan.

fait de leurs liens avec les armateurs ostendais **May** et plus tard Duclos-Assandri et le brugeois **Fourny**; ainsi que les noms de certains des capitaines qui commandèrent ces navires: F. Haecks, J. Block et J. Delpierre, qui reviennent régulièrement dans l'histoire des navires ostendais.

En 1835, le **DART** fut transféré au capitaine **Block**, ou bien à **Hooker** selon une autre source. Le **DART** fut déclaré sinistré par l'assureur Morel en 1836, lors d'un voyage d'Anvers à Londres, commandé par le capitaine Stranack, mais il continua sa carrière. Nous ne savons pas ce qu'il advint du **NEPTUNE**, qui n'apparaît plus aux registres du Bureau Véritas après 1836.

Enfin, en 1840 fut encore acquise la **MARIE**, sloop de 38 tonnes construit en 1827 à Ostende, mais dont nous ne connaissons pas l'histoire entre 1827 et 1840, sinon des réparations en 1839/40. En 1845, cette petite unité fut vendue à l'armateur **J. Philips** de Nieuport qui la rebaptisa alors **ELISA**, puis **OCEAN** en 1848, et la garda jusqu'en 1855.

Après 1845, il faudra attendre l'année 1848 pour que J. Stranack reprenne un autre navire, précisément son ancien **DART**, récupéré au capitaine **E. Hogben**; mais il fut revendu en 1850 au capitaine H. Goore et l'armement **J. Stranack** disparut alors de nos registres.

Comme vous le voyez, l'histoire de ces petits navires est fort complexe et présente bien des incertitudes. Pour ce qui concerne le **DART**, une autre source le dit propriété de **Duclos-Assandri** dans les années 40, et que ses capitaines furent **E. Hogben** en 1845-46, **H. Goore** en 1847-48 et **J. Stranack** en 1851, puis à nouveau **Goore** en 1852!

Van Cleempoel

J. Van Cleempoel était armateur en 1820 de l'un des 5 koffs du port; il possédait en outre deux sloops. Nous ne connaissons rien de sa généalogie et ne sommes pas certains qu'il s'agissait alors déjà pour ce koff du "dogre" **ZEEWOLF** repris à la liste du Bureau Véritas en 1830 avec J. Van Cleempoel comme propriétaire; ce navire n'apparaît plus par après. L'almanach de Bruxelles de 1841 reprend Van Cleempoel, mais comme armateur à la pêche, habitant au n° 20 de la Place d'Armes.



"Quai des Pêcheurs, Ostende" Collection du Daguerreotype.

Vue du Quai des pêcheurs vers 1845. A l'avant-plan, marchands et autochtones.

Diaz

Nous n'avons retrouvé qu'un seul navire ayant appartenu à la maison **Diaz & C°** d'Ostende, le brick **FORTUNE** de 104 tonnes, construit en 1802. Mais c'est malheureusement absolument tout ce que nous pouvons rapporter, si ce n'est que ce tout petit navire visita New York en 1830. Il n'apparaît plus aux registres après notre indépendance, et nous ne retrouvons plus trace non plus de **Diaz & C°**.

De Groot

Nous n'avons trouvé qu'un seul navire, le koff **DRIE VRIENDEN** de 104 tonnes, ayant appartenu au capitaine **A. R. De Groot**, au moins depuis 1829, mais seulement jusqu'en 1830 quand il fut transféré au capitaine **J. R. Nadort**, lui aussi d'Ostende.

Capt. J. R. Berblock

Nous ne trouvons **J. R. Berblock** que comme capitaine armateur de la bélandre à dérives **GOEDE HOOP**, déjà en 1829 et jusqu'en 1833, à Ostende. Nous ne savons pas ce que sont devenus plus tard le capitaine ni la bélandre. Le navire est peut-être celui cité en 1816 par un auteur, comme ayant visité Livourne.

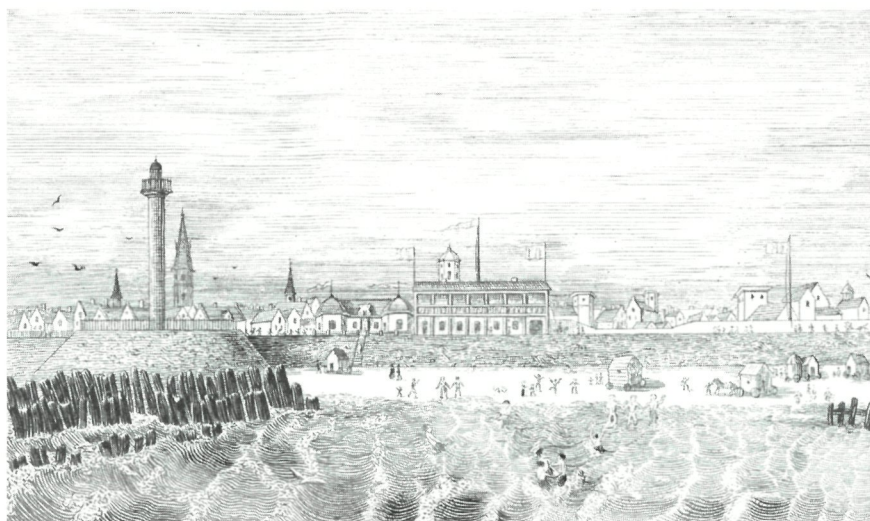
Hartog

Joseph Hartog est un exemple d'armateur, ostendais à l'origine, qui se déplaça vers Anvers puis à Amsterdam, comme suite de notre indépendance.

Déjà avant 1830, il armait à Ostende la **JOHANNA MARIA**, dogregaléasse de 77 tonnes construite en 1811. Nous n'en trouvons plus trace après 1830, mais bien cette année, à Anvers, d'un trois-mâts de 400 tonnes, à deux ponts, tout juste lancé, la **ROSALIE**. L'almanach de Bruxelles de 1832 nous confirme cela: J. Hartog, armant la **ROSALIE** (de 420t et non 400t comme au registre du BV). Nous trouvons encore trace du capitaine L. Simons de la **JOHANNA MARIA** en 1837-38, aux commandes de l'**ÉCLIPSE** de Denduyts.

La **ROSALIE** quitta Anvers pour Batavia en 1830. En 1834, le navire fut transféré, sans doute avec la maison de notre armateur, à Amsterdam; la **ROSALIE** resta à son service jusqu'en 1837, mais nous ne connaissons pas son sort ultime.

Nous notons dans un journal anversoïis l'information de l'enterrement d'un négociant juif de la place, le 18 novembre 1863, Jacques Hartog, mais ne savons pas s'il s'agit d'une personne de la même famille. Les Hartog ne sont pas à confondre avec



Carte porcelaine "Vue générale d'Ostende" Vue du nord-est de la ville en 1844.
Litographie, De Lay-De Muyttere, Bruges (1844).

les frères Hartogs d'Anvers (dont on rapporte le décès d'Antoine, le 26 mai 1864), entrepreneurs "dont le nom avait acquis une certaine célébrité pour le procès soutenu contre **De Mot & Nauts**". PII n'est pas à confondre non plus avec Mayer-Hartogs, décédé le 30 septembre 1868 à Bruxelles.

Van den Broecke

Décidément, l'histoire de la période de notre indépendance est bien compliquée, mais par ailleurs tellement riche en enseignements et émaillée de personnages hauts en couleurs! Passons maintenant au capitaine **J. Van den Broecke**, brugeois de naissance, qui fut officier de notre marine marchande puis armateur à Ostende; son deuxième navire fut cependant enregistré à Bruges. Il se déplaça ensuite à Anvers où il devint expert nautique au tribunal de commerce. Son fils fut officier de la Marine Royale, et la fille de son frère épousa l'armateur ostendais F. T. Hoed.

Reprenons ces données avec un peu plus de détail. J. Van den Broecke naquit à Bruges à l'époque autrichienne. Depuis 1829 ou sans doute bien avant, il arma à Ostende le gros koff de 300 tonnes **NIEUWE UNION**, construit en 1812; il le garda jusqu'en 1836. En 1832, il reprit une galiote de 105 tonnes construite en 1815, ayant appartenu à une ville allemande. Rebaptisée **ACTIF**, elle fut reconstruite par De Jaeghere à Bruges en 1832, après son arrivée à Ostende en mars. Armée par J. Van den Broecke de

1832 à 1835, elle devint la copropriété de notre armateur et de William D. **Chantrell** depuis cette année et le resta jusqu'en 1844. Notons qu'un auteur dit **H. Jonckheere** également copropriétaire de ce navire. Nous ne savons pas ce qu'il en devint en 1844. Van den Broecke en fut le capitaine jusqu'en 1839 puis encore en 1844, après avoir commandé le **JOSEPH des de Cock**.

Nous avons retrouvé plusieurs numéros de pavillon de J. Van den Broecke, qui appartient au Zeemanscollege d'Ostende puis à celui d'Anvers: A2, A3, puis A31. Nous avons retrouvé ce capitaine aux commandes de l'**IENA** de Retsin en 1836 et du **REMBRANDT** de Spilliaerd en 1841. Peut-être fut-il également le commandant du steamer **PRINCES VICTORIA** en 1836? Toujours est-il qu'il termina sa carrière comme expert nautique au tribunal de commerce d'Anvers.

Son fils, Gaspard Melchior Baltazar, naquit à Ostende le 15 juin 1807. Il fut officier de notre marine marchande et commanda notamment le grand trois-mâts **RAYMOND** de l'armateur anversois Roelandts de 1828 à 1832. Il rejoignit notre Marine Royale le 22 mai 1832 et est affecté au brigantin **CONGRÈS**, stationné au Grand Bassin, près de l'Allée Verte de Bruxelles lors de la guerre "chaude" avec les Hollandais.

Il commanda ensuite plusieurs des canonnières (n° 5, 8, 6, 12, 9, et celle qui servait à l'écolage, la n° 11) puis des équipages militaires mis à la disposition de nos armateurs; il commanda à ce titre le **MACASSAR** de **Donnet** (armé de 10 caronades)

lors de ses voyages aux Grandes Indes, du 18/6/42 au 5/6/43 puis du 11/11/43 au 22/11/44. Il commanda ensuite notre goélette militaire **LOUISE MARIE** puis fut en charge de l'**EMMANUEL** de l'armateur gantois **de Cock** pour un voyage aux Grandes Indes du 18/8/46 au 29/7/47. Mis en non-activité à la Marine Royale le 5 avril 1848, il devient expert maritime au tribunal de commerce où il remplace son père.

Il décéda à Ostende le 20 mars 1862 et fut alors remplacé dans cette fonction par le capitaine Ch. Sheridan, jusqu'à la mort de ce dernier en 1870. Plus loin dans notre récit, nous reviendrons à son cousin, F. T. Hoed, qui épousa une fille du frère de J. Van den Broecke et fut armateur à Ostende.

Notons encore que J. Van den Broecke remplaça E. Van der Sweep depuis le 30 mai 1853 à qui fut accordée ce jour, à sa demande, "la démission honorable de ses fonctions d'inspecteur du pilotage et directeur du pilotage à Ostende avec faculté de faire valoir ses droits à la pension". J. Van den Broecke, alors sous-inspecteur du pilotage à Ostende, fut nommé inspecteur en remplacement de son prédécesseur.

(à suivre ...)

Texte: A. Delporte

Iconographie: E. Mahieu



GEORGES LECOINTE

DE SLAG BIJ JUTLAND vervolg en einde

Tactiek

De eerste uitgave van de Grand Fleet Battle Orders werd ontwikkeld door Jellicoe en dateert reeds van augustus 1914. Op het ogenblik van de slag bij Jutland besloegen deze orders een zeventigtal bladzijden en overbenadrukten zij de onderwaterdreiging van onderzeeboten en mijnen. De C-in-C was inderdaad ten zeerste bezorgd om in een onderzeeboot- en/of mijnenvaal te trappen. Hij was dan ook niet van plan om terugtrekkende vijandelijke schepen zonder meer te achtervolgen. Een ander punt dat hem dwars zat was om te dicht bij de vijandelijke formaties te komen gelet op het torpedogevaar bij afstanden kleiner dan 14.000-15.000 yards.

In actie zouden de krachtigste schepen varen in single line ahead (vandaag cfr ATP1 een FORM 1). De idee om in divisies te varen was uitgetest maar de communicaties waren er nog niet voor geschikt; de verbindingen waren immers vooral gebaseerd op vlaggen- en lichtsignalen. Het niet correct toepassen van de radiotechnologie, met de beschikbare snelheden en drachten van de toenmalige wapensystemen, bij het inzetten van divisies schepen in een andere formatie was om moeilijkheden vragen en speelde in de kaart van de Duitsers die niets liever wilden dan met een afgedeelde, lees zwakkere, formatie van de Grand Fleet in contact te komen.

Het gevecht zou op een afstand die varieerde tussen de 10.000 en 18.000 yards worden gevoerd, aangezien de torpedodreiging grosso modo rond de 14.000 yards lag. Waarschijnlijk wegens de beperkingen van het Dreyers vuurleidings-

systeem, wenste Jellicoe dat het gevecht zoveel mogelijk met twee formaties van krachtige schepen op parallelle koersen zou gevoerd worden. Op die manier zou het superieure machtsoverwicht van de kanonnen volop aan bod komen tijdens het daglicht. Het voeren van nachtelijke gevechten werd inderdaad als te gevaarlijk aangezien. Communicaties waren onzeker en het risico op torpedoaanvallen was groter. Zoeklichten voldeden niet en lichtpatronen waren niet voorzien. Nachtacties werden pas praktisch met de ontwikkeling van de direction firing en die was nog niet lang genoeg geïntroduceerd aan boord om alle mogelijkheden te gebruiken. Daarbij was de Britse vloot een te belangrijk en te waardevol instrument om risico's te lopen tijdens een nachtelijk treffen.

De Britten hadden wel een gebrek aan flexibiliteit. Hun wens om een totaal gecentraliseerd commando te hebben verhinderde zelfs dat schepen in gevechtsformatie niet tegelijkertijd konden manoeuvreren zoals ze wilden. Dit kon enkel gebeuren door middel van een blauwe wimpel maar als schepen deze vlag niet konden zien, zou er verwarring kunnen heersen. In die optiek werd eerder het corpen dan het turn manoeuvresysteem aangenomen. Indien een schip het signaal niet had gezien, kon het gegidst worden door de beweging van het voorgaande schip.

De Duitsers daarentegen hadden een meer tactische flexibiliteit, gelet op hun inferioriteit in aantal, snelheid en kanonnen. Hun sleutelmanoeuvre was de Gefechtskehrwendung (Battle turn away) waarbij de lijn-

formatie kon ontsnappen aan het zogenaamde Crossing the T door de schepen 180° te laten draaien op tegengestelde koers.

De slag bij Jutland op 31 mei 1916

Aangezien Jellicoe niet correct geïnformeerd was door de Admiraliteit betreffende Scheer's positie, voer hij niet op maximale snelheid naar zijn rendez-vous positie met Beatty. Hij stopte regelmatig om koopvaardij schepen te onderzoeken zodat Beatty nog verder uitliep. Scheer's plan hield in de slagkruisers van Beatty die uit Rosyth kwamen ongeveer halverwege de Britse oostkust te onderscheppen en ze te vernietigen vooraleer versterkingen uit Scapa Flow o.l.v. Jellicoe het flottielje zouden versterken.



Admiraal Hipper

Onder het commando van admiraal Hipper koersten 5 slagkruisers en 4 lichte kruisers noordwaarts ter hoogte van de zuidwestkust van Noorwegen. Scheer volgde op 50 mijl met de volledige HSF om de Britten in te sluiten die Hipper oostwaarts achtervolgden. Omstreeks 14h00 werd een Deens schip, de N.J. Fjord onderschept door 2 destroyers van Hipper's vloot: de B109 en de B110. Dit trok de aandacht van de Britse lichte kruisers Galatea en Phaeton die dichterbij kwamen en over de radio de Duitse destroyers als een paar kruisers bestempelden. Op dat moment was de Grand Fleet van Jellicoe ongeveer 65 mijl noordwaarts van Beatty.

Een eerste fout die gebeurde was het feit dat Admiraal Evan-Thomas, die het bevel voerde over het eskader slagschepen en door Beatty achteraan in de formatie was geplaatst wegens de geringere snelheid van deze schepen (4 Queen Elisabeth's) - ten voordele van hun pantsering en vuurkracht-, het vlaggenssein om een nieuwe formatie uit te voeren niet opmerkte. Eveneens werd verzuimd om via lichtsignalen dit bevel te herhalen. Deze verwarring bracht admiraal Evan-Thomas ongeveer 10 mijl achter Beatty. Vervolgens brachten om 15h40 zowel Hipper als Beatty hun schepen in positie om het gevecht te beginnen. Beatty stuurde daarbij een koers van 110 graden om de vijand te naderen en om vrij te zijn van rook van kanonvuur en uit de schoorstenen.

Hipper draaide eveneens zuidoost, richting HSF, om de val te doen dichtklappen, en om dichterbij het eskader van Beatty te komen, zodoende dat hij om 15h48 het vuur kon openen vanop een afstand van 16.000 yards. Tijdens het daaropvolgend gevecht verloren de Britten twee slagkruisers, namelijk de Indefatigable en de Queen Mary. Het vuurleidingssysteem van de Duitsers was immers beter in het berekenen van afstand- en peilingsveranderingen zodat het vuren accurater was. Omstreeks 16h30 bemerkte het eskader van Beatty de rookpluimen van de HSF en voerde het een turn uit naar het noorden om de HSF op haar beurt naar de Grand Fleet van Jellicoe te lokken. Opnieuw werd dit signaal door Evan-Thomas genegeerd. De HSF kon zich nu dusdanig positioneren dat de vier slagschepen volledig onder vuur kwamen te liggen. Ondertussen waren de kleinere Duitse torpedoboten het gevecht aangegaan met de Britse destroyers terwijl ze probeerden de RN-formatie uit hun single line ahead te halen.

Wegens een aantal redenen zoals nevel, het uitvallen van radiosystemen (noch Hipper noch Beatty konden respectievelijk met Scheer of Jellicoe in contact komen gezien na het eerste treffen de radio's onklaar waren geraakt) en het gebruik van rookgordijnen door de destroyers en de torpedoboten, konden de HSF en de GF pas omstreeks 18h00 in actie komen.

De RN had hierbij een duidelijk tactisch voordeel vermits dit eskader zich had gepositioneerd als de horizontale streep en de Duitsers zich als de verticale streep van de letter T hadden gemanoeuvreerd. Crossing the T was de gedroomde situatie voor iedere tacticus van gelijk welke marine, want dit leverde een overweldigende overmacht aan vuurkracht op. Het eskader dat de verticale as vormde kon enkel met de schepen in de voorhoede ageren gezien de andere schepen wegens de single line ahead hun kanonnen niet konden gebruiken: enerzijds was de afstand tot de vijand te groot, anderzijds vormden de schepen vooraan in het verband een hindernis en konden niet alle vuurmonden gebruikt worden. Daarentegen kon het eskader dat de horizontale as vormde een enorme concentratie aan vuurkracht richten op de voorste schepen en kon elk schip van dit verband van op maximale afstand vuren.

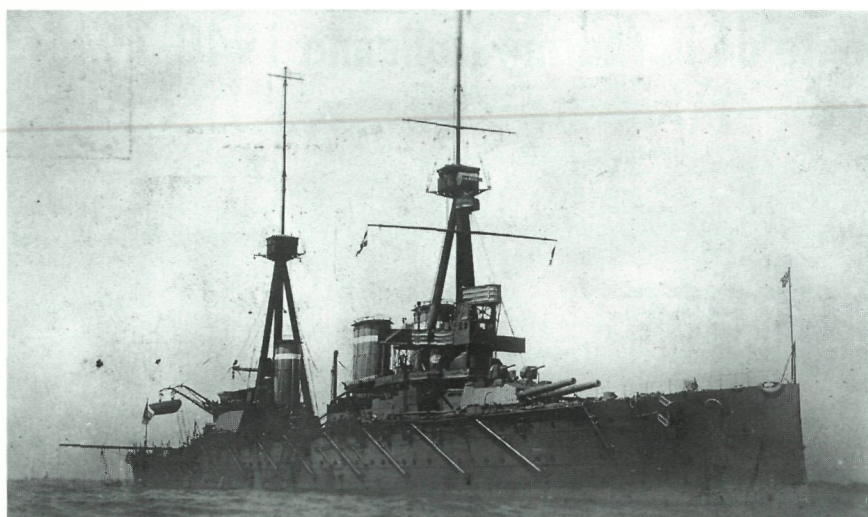
Dit betekende een groot risico voor de Duitsers. Dat de Duitse vloot kon ontsnappen uit deze val is te wijten aan drie factoren: de excellente constructie en bepantsering van hun schepen, het trainingsniveau en de discipline van de geschutsbemanningen en de slechte kwaliteit van de Britse granaten.

Ondanks het vuren van 10 Britse slagschepen bleven de Duitse kanonnen intact en slaagden ze er nog in de Invincible te kelderen, maar dit succes volstond niet en met een prachtig staaltje van zeemanschap beval Scheer een turn uit te voeren van 180 graden voor alle schepen tegelijkertijd en dit zonder aanvaringen. Ondertussen verslechterde de zichtbaarheid en werden rookschermen door Duitse destroyers geactiveerd om het manoeuvre te verdoezelen. Op die manier verloren de Britten contact met de HSF tegen 18h45.

Toch had de GF zich zodanig gepositioneerd dat ze zich tussen de HSF en de Duitse havens bevond en dit was de situatie die Scheer het meest had gevreesd. Om 18h55 beval hij opnieuw een turn van 180 graden in de hoop achter het uiteinde van de GF te komen, maar hij bevond zich nu in een slechtere positie dan voorheen. De voorste schepen ondergingen een intens bombardement. Jellicoe was opnieuw geslaagd 'in crossing the T'. Verscheidene



H.M.S. INDEFATIGABLE



H.M.S. INVINCIBLE

Duitse schepen werden hierbij ernstig beschadigd. Ten einde tijd te winnen en een uitweg te vinden beval Scheer een massieve aanval van de destroyers en de kruisers terwijl het gros van de vloot nogmaals een turn uitvoerde. De verwarring was groot aan Duitse zijde en had Jellicoe zijn vloot nu bevolen door de charge van de Duitse schepen door te stoten, dan was het lot van de HSF bezegeld geweest. Maar Jellicoe, bezorgd om een opgezette Duitse valdeur door de inzet van onderzeeboten en het gevaar van torpedoaanvallen door de destroyers ernstig overschattend, gaf daarentegen de GF het bevel weg te draaien. De twee vloeten stoomden op die manier weg van elkaar met een snelheid van 20 knopen.

Teneinde probleemloos de Duitse havens te bereiken, had Scheer de keuze tussen twee mogelijkheden: een zuidelijke koers aanhouden tot neutraal Nederland alvorens noordelijk op te stomen richting Duitsland, of direct een zuidoostelijke koers varen richting monding van de Jade. Jellicoe ging ervan uit dat Scheer voor de eerste oplossing zou opteren, aangezien hij ervan overtuigd was zich tussen de HSF en de Jade te bevinden; bedoeling was de HSF de weg af te snijden en het gevecht de volgende morgen weer aan te vatten, vermits uit ervaring van eerdere nachtelijke contacten gebleken was dat de Duitsers 's nachts sterker waren qua inzet van hun kanonnen, onder meer wegens hun goede searchlights. Scheer slaagde er echter wonderwel in om via een zuidoostelijke koers in single

line ahead achter de schepen van Jellicoe te passeren. Ondanks enkele schermutselingen tussen de achterhoeden van beide vloeten, bereikte Scheer tegen de vroege morgen veilig de Duitse wateren.

De verliezen

	GRAND FLEET	HOCHSEEFLOTTE
BS slagschip predreadnought	nil	1
BCC slagkruiser	3	1
HCC / LCC kruiser	3	4
DD destroyer	8	5
Verlies tonnenmaat	112.000 ton	62.000 ton
Doden	5.672 man	2.115 man

Lessons learned

Na de slag rapporteerde admiraal Jellicoe op 18 juni 1916 de volgende lessons learned aan de Admiraliteit:

- De snelheid van de Duitse slagkruisers was ondanks hun bepantsering groter dan verwacht; dit hield dus in dat in de toekomst de slagschepen niet meer zonder steun achteraan in de formatie mochten geplaatst worden.
- De feiten die mee aanleiding gaven tot de Britse verliezen waren in eerste instantie de ongelijkmatige bepantsering van de kanonnen en de dekbeplating.
- Niet alleen was de vuurcadans zeer groot maar eveneens gebeurde het inschieten van de Duitse schepen, dankzij hun vuurleidingssysteem,

reeds na 2 of 3 salvo's en dit vanaf grotere afstanden (18.000 yards).

- De Duitse organisatie tijdens schemering of nacht was zeer goed. Hun systeem van herkenningssignalen was excellent en hun zoeklichten werkten optimaal.
- Alhoewel de Duitse tactiek werd geanticipeerd bleek de battle turn away onder bescherming van torpedoboot- en destroyeraanvallen een zeer moeilijk aan te pakken manoeuvre.
- Wegens het feit dat de vijand niet verwachtte de volledige GF tegenover zich te vinden, was er geen tijd om op voorhand een voorbereid mijnenveld aan te leggen of de onderzeeboten te prepositioneren, alhoewel verschillende U-boten ter plaatse waren.
- Alle eskaders en flottieljes namen hun plaats in in de formatie zoals voorzien in de Battle Orders en dit onder moeilijke omstandigheden.

- Het was zeer belangrijk te vermijden dat de Duitsers te weten zouden komen dat de afgeschoten torpedo's konden ontweken worden omdat de bellenbanen zichtbaar waren.

Foto's: collectie J.-C. Vanbostal

ILZ P. Depoorter

Bibliografie

Grove, Eric, *Big fleet actions*, London, Brockhampton Press, 1998

Mordal, Jacques, *25 siècles de guerre sur mer*, Verviers, Marabout, 1959

Scheer R, *La flotte allemande de haute mer pendant la guerre mondiale*, Paris, Payot, 1928

Une personnalité éminente de la Marine Italienne 1940-1945

Le prince Borghèse

En 1940-45 l'armée de terre italienne ne connut guère de brillantes réussites. Au lendemain de la déclaration de guerre à la France, pourtant épuisée en juin 1940, les divisions fascistes éprouvèrent de grandes difficultés à rogner quelques parcelles de terrain dans les Alpes. Leur offensive y fut pénible. Et humiliante pour le Duce qui voulait faire aussi bien que son ami le Führer. La campagne de Grèce déclenchée ultérieurement par une Italie avide de conquêtes, ne s'avéra guère plus reluisante. En Afrique du Nord le maréchal Graziani, au départ de la Tripolitaine, ne tarda pas à voir son élan vers l'Égypte brisé. Chaque fois Hitler dut intervenir pour éviter un désastre à son collègue du pacte d'acier.

Mais la Marine italienne s'affirma une fiche de consolation d'envergure. Elle infligea aux Alliés des pertes sensibles grâce à des marins dont le courage égalait le savoir-faire. Les figures dominantes de cette Marine justifient donc un intérêt particulier. L'une des plus prestigieuses fut incontestablement le prince Junio Valerio Borghèse, aussi appelé "le prince noir": il demeura en effet fasciste jusqu'à l'agonie du régime mussolinien.

Le Prince noir

Borghèse, expert sous-marinier, mena la vie dure à la Royal Navy avec son submersible le Scire et ses "maiali" ou torpilles pilotées. A Alexandrie ses hommes réussirent à couler et à endommager des cuirassés aussi puissants que le Vaillant et le Queen Elisabeth, malgré les pré-

cautions prises et la vigilance exercée. L'ingéniosité de Borghèse eut raison des unes et de l'autre. Pourtant un bâtiment comme le Queen Elisabeth faisait l'objet d'une garde exceptionnelle. Lancé en octobre 1913, il était en 1914-18 l'orgueil de la Navy. Il fut le navire-amiral de la flotte de Sa Majesté de 1917 à 1918. Déplaçant 31.100 tonnes, il portait un puissant armement et comptait 1.124 hommes d'équipage. Pour en venir à bout au cours de la guerre nouvelle il fallut des méthodes inédites de combat. Borghèse fut à l'origine de l'une d'elles. Dans la nuit du 18 décembre 1941 des "torpilles humaines" du prince noir franchirent le filet de protection qui barrait l'accès de la rade d'Alexandrie, fixèrent sur la quille du navire-objectif une charge explosive adéquate et s'éloignèrent rapidement de leur proie. A l'aube la déflagration déchira le ciel et éventra la coque du navire. En eau profonde le naufrage eut été inévitable; en rade d'Alexandrie le navire blessé s'enfonça mais ne sombra pas. Il put être réparé par la suite. Mais l'émotion avait été grande!

Les moyens mis en oeuvre par Borghèse portaient des fruits. Des plongeurs italiens s'acharnèrent également sur les navires marchands faisant escale à Gibraltar, cette porte de la Méditerranée. Ils détruisirent ou endommagèrent quinze bâtiments marchands, totalisant ± 65.000 tonnes. Malgré leur périlleuse audace les "maiali" de Borghèse ne comptèrent dans leurs rangs que huit morts. Mais lorsque leur tactique fut connue beaucoup d'entre eux n'échappèrent pas à la vigilance britannique et échouèrent dans un camp de prisonniers.

Qui donc était le Prince noir?

Junio Valerio Borghèse, né à Rome en 1906, appartenait à une branche illustre de la haute aristocratie. Sa vocation de marin se dessina dès son jeune âge. A 17 ans il entra à l'Académie de Marine. Il en sortit fort honorablement après cinq ans d'études. Officier de grande présomption, aux succès féminins notoires, il ne tarda pas à révéler une personnalité d'autant plus percutante que son intelligence était vive.

Royaliste par tradition, il suivit le Roi Victor-Emmanuel dans son adhésion au fascisme. Le régime du Duce accueillait les jeunes gens de la noblesse avec d'autant plus d'empressement qu'ils créditaient le régime face aux populations rurales. C'est ainsi que le prince Amédée de Savoie, duc d'Aoste, fut également choyé et que lui fut confié le commandement des forces italiennes d'Afrique centrale, ayant notamment en charge la défense de l'empire éthiopien. Le sort des armes lui fut toutefois défavorable; l'armée du général britannique Cunningham, aidée par le corps expéditionnaire belge du général Gillaert, chassa les Italiens de l'empire de Haïlé Sélassié et captura le prince Amédée. Il mourut en captivité. A noter qu'au cours de cette campagne les Belges capturèrent neuf généraux italiens à Saïo.

Le prince Borghèse connut un sort moins tragique mais non moins aventureux, malgré les erreurs de choix commises aux phases ultimes de la guerre. En septembre 1943, lors de la capitulation italienne, au lieu de suivre le maréchal Badoglio

qui se soumit aux Alliés, il choisit le camp du maréchal Graziani, fidèle au pacte d'acier. Il rallia la république de Salò, présidée par Mussolini qui venait d'être libéré par les SS de Skorzeny. D'abord apprécié par les Allemands, Borghèse fut appelé au sein de la Kriegsmarine pour y former les équipages de Doenitz aux techniques des "maiali" et des "barchini" (embarcations d'assaut). Mission de courte durée toutefois, la personnalité indépendante de Borghèse ne s'accommodant guère de la discipline prussienne. Après des démêlés avec le général italien Ricci qui commandait la garde fasciste, il eut maille à partir avec le général SS Wolff qui tenait en piètre estime les hommes de la petite république de Salò. En avril 1945, lorsque les Soviétiques se lancèrent à la conquête de Berlin et que le Führer allait se donner la mort avec Eva Braun et son ministre Goebbels dans le bunker de la Wilhelmstrasse à Berlin, le prince noir choisit la clandestinité. Choix tardif mais heureux puisqu'il lui permit de survivre aux tragiques conséquences de la guerre.

C ibéré

La reddition de l'Allemagne nazie ayant été signée le 7 mai 1945 à Reims pour le front de l'Ouest et le lendemain à Berlin pour le front de l'Est, le prince Borghèse fut fait prisonnier comme tant d'autres. Il se rendit aux Anglais et fut dévolu à une cour spéciale, siégeant à Rome et faisant preuve d'une sévérité exemplaire. Condamné à la prison à perpétuité le 15 octobre 1947, il fut relaxé le 17 février 1949, à l'âge donc de 43 ans.

Mais Junio Valerio Borghèse se sentit plus intrépide que jamais. Ne pouvant plus se vouer à la Marine, et ayant la haine du communisme qui jouait un rôle considérable dans la politique italienne d'après guerre, il se lança dans la politique du mouvement social italien. Mais ici aussi sa personnalité remuante ne pouvait s'accommoder des mœurs politiques en compétition dans l'Italie renaissante et il créa son propre parti. Mais cet homme de la mer, ingénieux à déjouer les embûches de la guerre, n'était point sur son

terrain de prédilection là où, selon la parole du général De Gaulle, "se multiplient les grenouillages". Le mouvement de Borghèse pour le salut de la patrie fut un insuccès. Le prince noir, déçu et aigri, se retira et mourut en 1974 à Cadix, ville maritime andalouse et port militaire sur l'Atlantique. Il avait 68 ans.

P. Eygenraam



Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



FRANK DIERICKX Informatica

FDI bvba

Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90

e-mail frank@fdi.be

BNS WESTDIEP neemt deel aan anti-terroristische operatie

Van 5 december 2001 tot 14 januari 2002 nam het fregat BNS **Westdiep**, ingedeeld bij het permanente NAVO vlootverband STANAVFORLANT, deel aan Operatie "ACTIVE ENDEAVOUR"

Deze operatie is het antwoord van de NAVO op de terroristische aanslagen van 11 september op het WTC in New York en het Pentagon in Washington. Amper 24 uur na deze aanslagen besliste de NAVO unaniem Artikel 5 van het Verdrag van Washington te implementeren, de eerste maal in de geschiedenis van de Alliantie. Een van de maatregelen die de NAVO hierop nam was de ontplooiing van haar 2 permanente vlootverbanden STANAVFORLANT (SNFL) en STANAVFORMED (SNFM) naar het oostelijke deel van de Middellandse Zee.

Op Kerstdag 2001 bracht Divisieadmiraal Michel Hellemans een werkbezoek aan ons fregat in Souda Bay (Kreta). NEPTUNUS kreeg hierbij de mogelijkheid om aan FKP SBH Michel HOFMAN - Commandant van de **Westdiep** - meer uitleg over de taken van zijn fregat en bemanning te vragen. "Sinds 6 december 2001 houden wij, samen met de andere schepen van Stanavforlant, alle scheepvaart- en luchtverkeer in de oostelijke Middellandse Zee in het oog".

Officieel startte ACTIVE ENDEAVOUR op 26 oktober maar officieus begon de operatie al op 6 oktober. Die dag kreeg SNFM de opdracht haar deelname aan de oefening Des-



BNS Westdiep, Operatie "Active Endeavour"

tinied Glory 2001 af te breken en op te stomen naar de regio. Ondertussen bereidde SNFL zich voor op een eventuele ontplooiing naar de Middellandse Zee. "Tijdens ons routinebezoek aan Zeebrugge (17 - 22 oktober) ontvingen wij het bevel om op 5 december SNFM te gaan aflossen in de oostelijke Middellandse Zee. Begin december kregen we tevens het officiële nieuws dat onze indeling bij SNFL tot 19 januari zou verlengd worden" aldus Cdt. Hofman.

Het operationele commando van ACTIVE ENDEAVOUR valt onder de bevoegdheid van COMNAVSOUTH, Admiraal Luigi Lillo. Om zijn taken uit te voeren heeft de admiraal de beschikking over een taakgroep - de Task Force Endeavour (TFE) -

bestaande uit de schepen van SNFM of SNFL en de eenheden van de Zesde Vloot die niet naar de Perzische Golf gestuurd zijn. Meer bepaald 3 fregatten en destroyers, 2 steunschepen, 2 duikboten en maritieme patrouille- vliegtuigen (MPA's). Met deze TFE toont de Alliantie haar vastberadenheid in de strijd tegen het terrorisme. De voornaamste opdrachten van de TFE bestaan erin een tactisch beeld van alle scheepvaart- en luchtverkeer op te stellen en de gegevens door te sturen naar het COMNAVSOUTH hoofdkwartier in Napels.

"Wij voeren patrouilles uit in het oostelijke deel van de Middellandse Zee en zien erop toe dat de scheepvaartroutes (SLOC's) open blijven.

Als we eventueel de opdracht ertoe zouden krijgen, staan we ook klaar om boardings en humanitaire missies uit te voeren. Indien nodig kunnen wij ook HVU's (high value units), schepen met een gevaarlijke lading, boorplatforms en olievelden beschermen tegen eventuele terroristische aanslagen alsook de maritieme 'choke points' controleren."

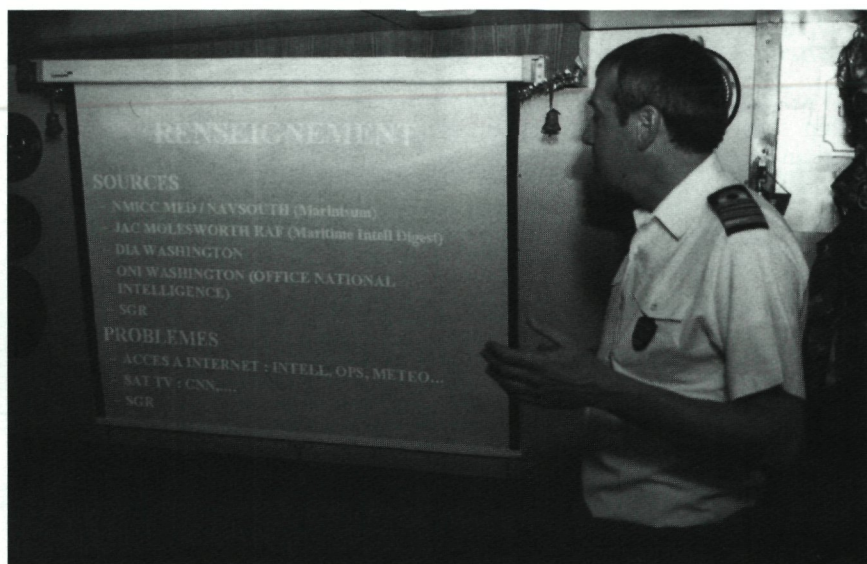
Van bij de aanvang van de operatie werd het al snel duidelijk dat de TFE voor een langere tijd in de regio zou blijven opereren. Daarom stelde SACEUR een programma op waarbij SNFM en SNFL elkaar om de 3 maanden zouden aflossen. SNFL werd dus voor de eerste maal afgelost door SNFM op 6 december. Deze transfer gaf SNFM de kans een rustperiode in te lassen en de nodige 'ship turnovers' uit te voeren.

Het vlootverband dat gelast is met de patrouilleopdrachten wordt opgesplitst in 2 groepen van 5 of 6 schepen. De schepen van een groep worden verspreid over 3 operationele zones terwijl de 2^{de} groep schepen in een haven liggen of in transit van en naar de zones zijn. De hierbovenvermelde zones bevinden zich in het gebied van de scheepvaartroutes naar de Egeïsche Zee, de routes van en naar het Suez-Kanaal en een zone in de internationale wateren vóór de kusten van Israël, Syrië en Cyprus.

Elke groep blijft 10 tot 15 dagen in zijn zone waarna de schepen transiteren naar Souda Bay of de Turkse haven Akzas.

"Het AFSOUTH Hq. in Napels bezorgt ons een lijst van 'verdachte' schepen, ook wel COI's genoemd (Contacts of Interest). De COI's zijn schepen die verdacht worden van het verlenen van steun aan of verdachte ladingen aan boord hebben voor internationale terroristische netwerken. Onze taak bestaat erin deze COI's te schaduw en ze na positieve identificatie 'over te dragen' aan de US MPA's."

De aard van deze opdracht kan men het best vergelijken met de voormalige Operatie SHARP GUARD in de Adriatische Zee, met uitzondering dan van de 'boardings'. *"Ditmaal gaat het om een zuivere NAVO-opdracht, uitgevoerd zonder VN-resoluties. Wij hebben dus geen*



Fregatkapitein SBH Michel Hofman Commandant Westdiep.

enkel rechtsmiddel om schepen of vliegtuigen te dwingen mee te werken. Zij zijn dus niet verplicht om te reageren op onze oproepen. Doch de meeste schepen zijn coöperatief", aldus Cdt. Hofman

De commandant verduidelijkte ook hoe schepen of vliegtuigen gecontroleerd worden. *"Via VHF nemen we contact op met alle koopvaardijschepen in ons gebied. In eerste instantie wordt een schip naar zijn identiteit gevraagd. Dankzij een database kunnen we dan zien of dit schip reeds ondervraagd werd. Is dit niet het geval dan gaan we informatie trachten te verkrijgen over de herkomst, de bestemming en de lading van het betrokken schip. Deze informatie wordt dan doorgespeeld aan het hoofdkwartier in Napels."*

Het optisch systeem (EO-systeem), dat enkele maanden geleden aan boord geïnstalleerd werd bleek een uitstekend hulpmiddel bij dit soort opdrachten. *"Ons nieuw EO-systeem blijkt uitermate performant om andere schepen te identificeren. We zijn in staat om in alle discretie een schip te volgen, het te identificeren en scherpe foto's te maken, zowel bij dag als bij nacht. Momenteel zijn we het enige schip binnen SNFL dat over zo'n performant systeem beschikt."*

Bij het einde van haar opdracht had SNFL 2515 schepen ondervraagd waarvan de **Westdiep** er 460 voor haar rekening nam. Ongeveer 12%

van alle ondervraagde schepen was niet co-operatief, vooral te wijten aan het feit dat ofwel de bemanning van de betrokken schepen de Engelse taal niet machtig was, ofwel dat er niemand wacht op de brug liep of de bemanning gewoonweg geen zin had om te antwoorden.

*"In totaal heeft SNFL zeven COI's ontdekt. Hiervan schaduwde de **Westdiep** er eentje gedurende 18 uur alvorens het over te dragen aan een maritiem patrouillevliegtuig (MPA)".*

Cdt. Hofman en zijn bemanning moesten niet overtuigd worden van het belang van deze operatie. *"We volgen nauwgezet alle scheepvaart- en luchtverkeer om te zien of niemand een bedreiging kan vormen noch voor ons, noch voor het andere verkeer in de regio. Ik kan u verzekeren dat we zeer alert blijven"*.

Dat de bemanning gemotiveerd is blijkt ook uit het geringe aantal ontschepingen die er waren: 1 om medische redenen en 6 wegens sociale redenen. Van deze laatsten keerden er 4 al snel aan boord terug. Cdt. Hofman meent ook dat het klein percentage afwezigheden misschien ook wel te danken was aan de vele manieren waarop de bemanning contact kon houden met het thuisfront. *"Zo hebben we de beschikking over e-mail, telefonisch contact, de familiedag, internet, onze website en de mogelijkheid*

die er in Rota was om enkele dagen naar België terug te keren”.

We vroegen de commandant ook of er een reëel gevaar was voor zijn schip en bemanning tijdens het uitvoeren van deze opdracht. “Het spreekt voor zich dat we op onze hoede blijven voor mogelijke aanvallen van kleine snelboten, vliegtuigjes of aanvallen in de havens zoals op de **USS Cole**”. Om zich tegen dergelijke aanvallen te beschermen heeft de **Westdiep** de beschikking over het 100mm kanon, de .50 machinegeweren en kleine wapens. “Met het oog op dit soort situaties hebben we 3 marine-infanteristen aan boord, specialisten op het vlak van zelfverdediging, terroristische aanslagen en kleine vuurwapens. Indien nodig kunnen zij ook deel uitmaken van een boarding team” aldus de commandant.

“Tijdens de transit van en naar onze operationele zones hielden we zelf, en met de andere schepen onderling, oefeningen die er speciaal op gericht waren onze schepen tegen een mogelijke terroristische aanval d.m.v. kleine bootjes te beschermen. Dit gebeurde door middel van ‘mock-up’ aanvallen met de RIB’s. Ook werd ons arsenaal aan NBCD materieel ge-updated en hebben we nieuwe NBCD-kledij en NBC sensoren aan boord”.

Volgens Cdt. Hofman zal ACTIVE ENDEAVOUR ook in 2002 doorlopen en waarschijnlijk nog langer. “Ik denk dat de NAVO haar stan-



Admiraal Hellemans komt aan boord van de Westdiep in Souda Bay.

ding forces in de regio zal houden zolang de Amerikaanse Zesde Vloot in de Perzische Golf blijft”.

SACEUR en SACLANT houden zelfs een optie open om beide vlootverbanden eventueel naar de Zwarte Zee, de Rode Zee of zelfs de Perzische Golf te sturen. “SNFM en/of SNFL daadwerkelijk daar naartoe sturen zou echter niet veel nut hebben. Ten eerste zijn er al tientallen nationale vlootverbanden in die regio en, ten tweede, zouden er dan niet veel maritieme strijdkrachten in de Middellandse Zee beschikbaar zijn”, besluit Cdt. Hofman.

Op 14 januari nam SNFM opnieuw de taken van SNFL over. Na een

korte stop in Rota van 19 tot 21 januari, liep de **Westdiep** op 24 januari 2002 de Marinebasis van Zeebrugge binnen.

Ondertussen werd het BENOPS-programma van ons fregat grondig gewijzigd. In plaats van deelname aan JMC-021 (18 - 27 februari), de oefening STRONG RESOLVE-02 (1 - 15 maart) en Dynamic Mix (29 mei - 7 juni) zal de **Westdiep** naar de Caraïben varen en daar, samen met de USCG, de USN en een Duits vlootverband, anti-drug operaties uitvoeren.

Tekst en foto's: G.A.H. Toremans



Computer Hard & Software • Netwerken en Netwerkbeheer
 Herstellingen en consulting • Software op maat
 Webdesign • Internet: Planet Internet & Telenet

advanced computer solutions
 kustlaan 4 • 8450 Bredene
info@advanced-c-solutions.be

De matelot du d'Entrecasteaux il devient un général de MacArthur et assiste à la reddition du Japon à bord du croiseur Missouri

GUY DAUFRESNE DE LA CHEVALERIE

J'étais parti pour rencontrer le dernier survivant connu du Corps des Torpilleurs et Marins, une interview qui devait durer trente minutes tout au plus. J'avais quelques questions précises à lui poser sur cette période de l'entre-deux-guerres de la Marine militaire belge. Mon informateur ne m'avait pas dit que je me retrouverais en face d'un grand monsieur dont la vie est une succession de rebondissements, un métissage de cultures, de rencontres.

Voici donc le récit d'une rencontre de plus de cinq heures avec un homme simple, amoureux de la mer, devenu ambassadeur de SM le Roi des Belges, général et confident de MacArthur.

Né à Bruges le 8 août 1904, Guy, Jean-Pierre, Mathieu, Marie, Ghislain Daufresne de la Chevalerie termine le cycle scientifique des humanités en 1920. Trop jeune pour rentrer à l'Ecole Royale Militaire, comme le souhaite son père, alors major en poste à l'état-major des Forces Armées, il réussit, à l'insu de ce dernier, à se faire embarquer à Anvers à bord d'un voilier de l'armement Marie Bordes de Nantes. Très mal payé et exploité, c'est à bord de ce voilier qu'il apprendra la dure vie de marin. De retour à Anvers, il loge à la maison des marins, où 'deux œufs-frites à volonté' coûtaient 1 franc, se souvient-il. Il obtient ensuite l'autorisation paternelle de s'inscrire à l'Ecole Supérieure de Navigation à Anvers où il suit les cours à bord du navire-école stationnaire Comte de Smet de Naeyer II. En octobre 1923 les élèves de sa promotion-la 14^{me}-quittent Anvers pour l'Australie sur l'Avenir, mais Guy Daufresne décide de poursuivre ses études d'officier de marine à Dunkerque. Bien lui en prend.

«J'ai donc embarqué pour deux ans d'écologie avant de passer les examens nécessaires pour l'obtention du brevet de lieutenant au long cours. Ensuite je suis revenu en Belgique pour prendre service comme 3^{me} lieutenant à bord du Flandres de l'armement Deppe; il s'agissait d'un navire qui avait été livré par l'Allemagne à la Belgique à titre de dommages de guerre. Mais comme j'avais fait le navire-école en France j'y suis retourné pour mon brevet de capitaine au long cours; j'y embarquai à bord d'un subsidiaire de la Marine française, un navire de la Société navale de l'Ouest, une compagnie qui possédait toute une série de bateaux dont les noms commençaient par Saint (Saint-Firmin, Saint-Octave...). Ces navires assuraient le ravitaillement de tous les postes administratifs, militaires et navals des colonies et possessions françaises. Nous partions de Dunkerque ou de Bordeaux pour longer toute la côte africaine depuis le Maroc. Nous faisons escale à Dakar, dans tous les petits ports de la côte, ceux du Golfe de Guinée jus-

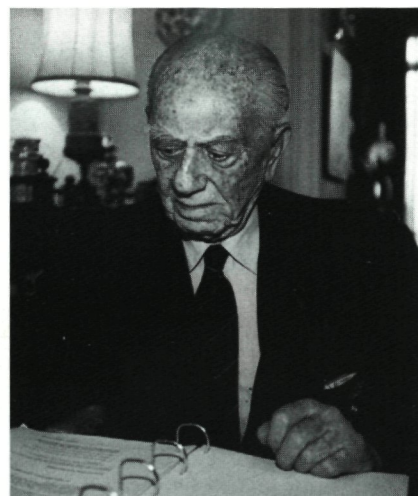


Photo: P. Hornez

qu'au Congo français; nous descendions la côte pour approvisionner les ports gouvernementaux avant de remonter du bois pour les chantiers navals de la Marine de guerre. J'ai navigué notamment sur le Saint-Octave, le Saint-Firmin et le Ravitailleur 2; ce dernier était basé à Dakar et faisait la navette entre le Gabon et la Mauritanie. Je suis passé chef de quart lors d'un de ces

voyages. J'ai ainsi gravi les échelons jusqu'au grade de capitaine. Je ne suis hélas jamais devenu capitaine-commandant car il fallait pour cela que je passe un examen de droit commercial maritime, indispensable pour naviguer comme commandant d'un navire».

Le Corps des Torpilleurs et Marins

«Mon père comptait beaucoup d'amis parmi les marins. C'est ainsi que j'eus l'occasion de rencontrer le comte de Borchgrave d'Altena qui s'efforça de reconstituer une marine militaire belge au début du siècle. J'ai également connu les explorateurs Adrien de Gerlache et Georges Lecointe. Malheureusement leurs opinions divergeaient; ainsi de Gerlache était un fervent défenseur de la marine à voile, la formation des officiers devant selon lui être investie dans la voile pendant quatre ans; Lecointe par contre était partisan du système français: l'écologie devait se faire à la voile mais il fallait faire les compléments d'étude et de formation sur des navires à vapeur».

Un autre ami de la famille était le colonel Renaux, commandant du Corps des Torpilleurs et Marins qui venait d'être créé en 1923. Le père de Guy Daufresne fait part au colonel de l'intérêt pour la Marine de son fils, officier de la marine marchande. La réponse de Renaux ne se fait pas attendre. Chargé de recréer une Marine de guerre belge, il est à la recherche de jeunes officiers de marine de la trempe de Guy et il va s'arranger pour que ce dernier rejoigne le Corps des Torpilleurs et Marins.

«Je suis arrivé à bord du croiseur-école d'Entrecasteaux d'une façon impromptue. Nous sommes en 1925. J'étais à l'époque chef de quart à bord du Saint-Octave et c'est là qu'un jour, de retour à Dunkerque, un gendarme français s'amène à bord et me réquisitionne sur le champ. Je suis prié de rejoindre, à Bruges, le Corps des Torpilleurs et Marins, alors qu'il avait été entendu entre mon père et Renaux que je continuerais mes études à Dunkerque et que, les ayant terminées et mon grade de capitaine validé, je rejoindrais le CTM. Quoiqu'il en

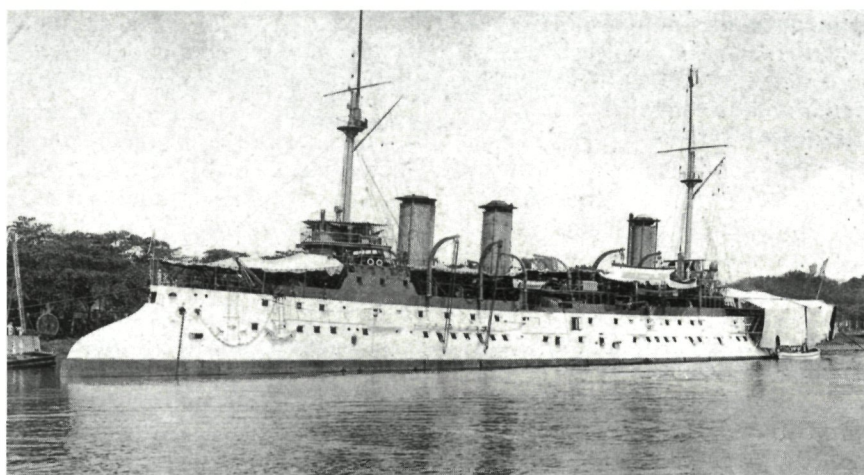
soit, je me rends à Bruges et j'endosse l'uniforme de matelot car j'étais matelot faisant mon service militaire. Je reçois un sac blanc contenant un uniforme, des souliers, des chaussettes, un hamac et un ruban de képi «d'Entrecasteaux».

Venant du Saint-Octave, je m'entendais fort bien avec les officiers français de la mission navale car j'étais considéré comme l'un d'eux: j'avais navigué chez eux et je possédais un brevet de chez eux. Pour les Français et Renaux j'étais assimilé à un officier de marine bien qu'officiellement je ne fus que matelot, car je n'avais suivi aucune formation en Belgique pour être nommé sous-officier ou officier. Je n'ai donc jamais suivi de cours sur le d'Entrecasteaux et fus directement muté à bord du torpilleur A3. Non gradé j'y remplissais néanmoins la fonction de second. Le commandant en titre était un gantois, un capitaine d'artillerie, qui ne distinguait pas l'avant de l'arrière d'un navire. Il n'a d'ailleurs jamais navigué avec l'A3. Quand j'allais en mer c'était toujours avec le commandant de la flottille des torpilleurs, le major Chomé; c'était un artilleur, né à Liège, qui avait suivi des cours à Brest sur la Jeanne d'Arc et il était parmi tous les militaires le seul à savoir ce que c'était qu'un navire. Lorsque nous naviguions avec lui le commandant du torpilleur n'avait rien à dire car c'était Chomé, le papa de la flottille-l'amiral si vous voulez-, qui était sur la passerelle et qui me donnait les ordres et directives. Comme c'était un vrai marin,

les autres marins le respectaient. C'était l'homme de la situation. A Bruges, il était populaire, aimé et respecté, tout comme Renaux d'ailleurs. Tous les autres commandants de torpilleurs-tous officiers de l'Armée de terre-étaient incapables de faire naviguer leur navire. Renaux lui-même, bien que chef de corps, aurait d'ailleurs été fort embarrassé de commander un torpilleur et de le sortir de Bruges pour rejoindre Zeebruges. Il savait par contre ce qu'était une Marine et l'utilisation qu'on voulait faire du Corps des Torpilleurs et Marins.

Il y avait deux classes de torpilleurs, à savoir les T et les A. Les T étaient les grands et portaient un nom, les A les petits et sans nom; nous les connaissions tous par leur numéro. Sur les A, lorsqu'il y avait des lames de plus de 15 cm, on avait plus l'impression d'être sur un sous-marin que sur un navire de surface. J'ai connu trois petits torpilleurs et sept grands mais je ne les ai jamais vu sortir ensemble en mer.

L'entente à bord était excellente. Il y avait ainsi deux types, un Wallon qui ne parlait pas le français et un Flamand qui ne parlait que le 'plat vlaams', mais ils s'entendaient admirablement comme carottiers et à eux deux ils roulaient tout le monde. Pour nous des torpilleurs, les 'Casteaux' étaient des terriens; eux ils étaient bons pour les 'Garde-à-vous', les 'Portez armes' mais les navigants c'étaient nous. Quand Fabry, un colonel de l'armée de terre, est revenu un jour à bord du Casteaux, la vedette à moteur à bord



Croiseur-école d'Entrecasteaux sous pavillon français à Saigon.

Photo: collection F. Courtens

de laquelle il était monté heurta un obstacle et coula. Fabry et son équipage s'en sortirent sains et saufs mais toute la flottille se moquait d'eux. C'étaient des terriens qui ne connaissaient rien au métier de marin mais qui croyaient tout savoir de la Marine.

Un jour en 1925 on a eu un fameux accident à l'écluse de Zeebruges lors d'une sortie avec Chomé sur le A2. Nous étions les premiers devant l'écluse et en attendions l'ouverture. Deux autres torpilleurs suivaient. L'un d'eux a voulu se mettre en couple avec nous; il était parti la tête vers l'écluse et, revenant en marche arrière, il est rentré à toute allure avec son arrière dans ce qui nous servait de cabine. Un autre jour on a eu un accident en mer sur un T; je me souviens que Chomé était en bas au carré en train de boire un bol de soupe et qu'il a tout attrapé sur lui.

Le second du A2 était le fils d'un pilote de l'Escaut; à cette époque tous les pilotes étaient basés à Flessingue et tous leurs enfants y étaient nés et élevés mais étaient Belges bien entendu.

A Bruges, nous étions relativement bien vus de la population. Mais comme il y avait déjà un régiment de cavalerie-le 3ème Lanciers-, et en plus le 4ème Infanterie de ligne ainsi qu'un parc d'artillerie, cela faisait beaucoup de militaires dans la petite ville de Bruges. Et voilà qu'on y ajoutait le Corps des Torpilleurs et Marins qui, il est vrai, se trouvait à l'écart au port de Bruges. Le d'Entrecasteaux était impressionnant, mais la population n'aimait pas qu'un navire français fût ancré dans son port avec tout un état-major d'officiers français. A vrai dire ces officiers n'étaient pas autoritaires et ils se tenaient tout à fait à part; cela explique peut-être en partie pourquoi on ne les aimait pas beaucoup.

Au niveau des équipages il y avait peu de tensions entre officiers français et matelots belges; les officiers français se tenaient à l'écart, sauf bien entendu pour les cours et exercices. Par contre l'entente entre officiers et matelots belges laissait à désirer. Les matelots étaient en effet tous soit des marins, soit des bateliers et il va sans dire qu'ils



Photo: collection J.-C. Vanbostal

Le navire-école stationnaire Comte de Smet de Naeyer.

détestaient être commandés par des capitaines d'infanterie-des capitaines 'couverture' comme on les appelait- et des officiers d'administration qui ignoraient tout de la mer. Tous ces officiers portaient d'ailleurs l'uniforme kaki; je n'en ai jamais vu en uniforme bleu marine. Parmi ces officiers 'terriens' il y avait un lieutenant de cavalerie, fils du général célèbre qui avait commandé la charge de la cavalerie à Halen en 1914.

Tous les officiers parlaient le français. Il y en avait bien sûr qui, comme moi, parlaient le flamand mais la langue officielle était le français. Il en était d'ailleurs de même dans les régiments de terre. Tous les ordres étaient donnés en français et tout le monde n'avait qu'à comprendre.

La routine à bord du d'Entrecasteaux était réglée à la cloche et au clairon; ou au sifflet quand p.ex. le commandant Renaux quittait le navire. Mais sur les torpilleurs, cela se passait en famille. A terre on suivait la même routine qu'à bord du croiseur-école; mais en mer nous réglions notre propre horaire, notre façon de travailler et les heures de repas. Sur le A3, à quai, nous allions chercher nos repas à bord du croiseur-école; en mer on cuisinait bien entendu à bord. Quant aux loisirs, il y avait les cartes, des séances de chants, l'harmonica....

La paie était de près de 2 francs par jour pour ma fonction de commandant en second de torpilleur; un matelot gagnant quant à lui 75 cen-

times par jour. La paie était remise par l'officier payeur, donc moi; une fois par mois j'allais chercher l'argent à bord du croiseur.

Le d'Entrecasteaux pouvait accueillir au total 850 personnes. Les cabines des officiers étaient très confortables et fonctionnelles et avaient beaucoup d'allure. Celle du CPF français Castelnau était quasiment identique à la mienne à bord du Saint-Octave: lit à tiroirs encastré dans la paroi, deux armoires, lavabo, bureau et fauteuil, petite bibliothèque. Le colonel Renaux occupait le salon de l'amiral, un véritable appartement. Les matelots ne disposaient pas d'un pareil confort. Tous dormaient dans la 'batterie' dans un hamac, par chambrées de 100. Aux repas on prenait les bancs qui se trouvaient dans le bordé, au-dessous de l'endroit où étaient entassés les hamacs; les tables, fixées aux barreaux au moyen de chaînes, étaient descendues et puis remontées après la fin du repas.

Bien entendu il y avait aussi des cachots pour les punis, aussi bien ceux du croiseur-école que ceux des torpilleurs.

Il y avait l'électricité à bord mais la lumière était irrégulière, elle montait et descendait. Lorsqu'on allumait, on recevait des décharges; aussi les officiers mirent-ils des gants pour allumer la lumière.

Les rats pullulaient à bord du d'Entrecasteaux. Pour y remédier on avait imaginé de 'troquer' des rats contre des jours de permission: le



L'état-major du Corps des Torpilleurs et Marins, et l'équipage du «d'Entrecasteaux». Les officiers français ont la coiffe blanche.

Photo: collection privée

tarif était de 10 queues de rats pour 1 jour de 'perm'. Le résultat ne se fit pas attendre et il s'en suivit un véritable trafic de queues de rats: quiconque réussissait à attraper un rat en revendait la queue à celui qui désirait un jour de congé supplémentaire. Il y eut ainsi un type qui réussit à fortement réduire ses mois de punitions et de prison rien qu'en attrapant des rats. Au début le sergent-major chargé de la discipline-un grand type et une véritable terreur!- se débarrassait des queues en les jetant à l'eau mais bien vite il constata qu'on les repêchait et qu'elles 'rentraient dans le circuit'! C'est pourquoi elles étaient ensuite incinérées dans la chaudière; l'on prétendait même que c'étaient grâce à elles que la fumée du d'Entrecasteaux sentait si bon!

Les officiers français s'entendaient bien avec leurs collègues belges, particulièrement avec Renaux et Fabry, mais ils ne comprenaient pas que l'on nomme à des postes prévus pour des 'galons' des officiers portant des 'étoiles'. Quelle idée de confier le commandement d'un torpilleur à un capitaine de cavalerie! Pourquoi les Belges ne faisaient-ils pas appel à des officiers de la marchande pour leur marine de guerre? Pourquoi ne pas les embarquer sur la Jeanne d'Arc ou les envoyer dans une école de formation française où ils pourraient

être formés comme commandants de torpilleurs et former ainsi un corps d'officiers de marine de guerre?

De Gerlache a rencontré à plusieurs reprises les officiers de la mission française mais jamais, que je sache, ils lui ont fait part de leurs préoccupations. Pourtant de Gerlache était à l'époque une autorité maritime et il connaissait bien le colonel Renaux, qui partageait ses idées et qui voulait à tout prix former une Marine et envoyer les Belges suivre une formation en France. La manière dont avait été constitué le CTM les dépassait d'ailleurs. Je suppose que l'idée des autorités à l'époque avait été de faire appel aux Français pour former un noyau d'officiers de marine et de matelots parmi les jeunes appelés sous les armes pour accomplir leur service militaire. Mais cette idée n'a jamais été réalisée. Pour des raisons politiques? Economiques? On n'est d'ailleurs jamais arrivé à faire passer un projet de loi de cadre ni de voter un budget adéquat et l'on s'est par conséquent contenté de faire appel à des officiers de l'armée de terre dont les rémunérations étaient de toute façon supportées par le Ministère de la guerre. Mais finalement, en 1927, l'Armée a fini par se demander à quoi tout cela servait? Des officiers amis de mon père à l'état-major général se demandaient ce qu'on faisait avec 'ces canots' à

Bruges? «Que représentent ces quelques embarcations à côté des flottes de nos alliés français et anglais? Le CTM grève lourdement notre budget et nous empêche de faire des choses plus importantes. On est persuadé de la nécessité d'une aviation militaire, mais d'une marine militaire»? C'est ce point de vue qui a malheureusement prévalu en 1927 et, la situation économique se dégradant, c'est finalement la grande crise de 1929 qui a sonné le glas de la Marine de guerre belge. Le Parlement décida qu'on n'avait plus besoin d'une marine militaire et on a tout supprimé. Même à l'heure actuelle les kakis ne comprennent pas vraiment la nécessité d'une Marine. Il faut pourtant leur faire comprendre qu'une Marine de guerre est indispensable car elle a de nombreuses missions à effectuer. La Belgique doit avoir la liberté de faire ce qu'elle veut quand elle le veut.

Je possédais pas mal de photos et de souvenirs de cette époque-là mais en 1940 les Allemands m'ont tout raflé. J'étais au Japon à l'époque et tous mes papiers étaient restés chez moi à Bruxelles. Ma maison avait été repérée avant l'invasion, certains Allemands savaient déjà qu'ils viendraient s'installer chez moi. Ils m'ont confisqué tous mes papiers, tous les dossiers et souvenirs de familles. Je n'ai plus rien trouvé ... tout cela se trouve peut-être en Allemagne dans les archives. Je n'ai plus aucun souvenir du 'Casteaux'».

à suivre

J.-C. Vanbostal

De 2002 ZEILHAPPENINGS van de ZENOBE GRAMME

Ook dit jaar krijgt het zeilopleidingsschip van onze Marine, de Bermuda-kits Zénobe Gramme, weer een drukke agenda af te werken. Onder het bevel van 1LZ Geert Leenknecht, zal het schip niet alleen onze nationale driekleur tonen op verschillende grote zeilhappenings in Noord- en Zuid-Europese havens maar ook zijn opleidingsfunctie ten volle vervullen. In elke aanleghaven staat de PR-opdracht van de Zénobe Gramme centraal. De bemanning garandeert elke bezoeker een hartelijke ontvangst aan boord.

"Initieel zou ons zeilschip met haar proefvaarten starten op 18 maart maar door delaminatieproblemen aan de grote mast heeft ons winteronderhoud iets langer geduurd dan gepland", aldus 1LZ Leenknecht. "Tijdens de eerste proefvaart, die verplaatst is naar 8 - 10 april, zullen we voornamelijk onze tuigage en zeilen testen".

Van 16 tot 23 april volgt een korte reis tijdens dewelke de vaste bemanning aangevuld wordt met vrijwilligers van het marinedienstpersoneel. Vanuit Zeebrugge gaat het naar Den Helder waar FKP SBH J.P. Robyns, en Cdt. Leenknecht aan ABNL de mogelijkheden van de Zénobe Gramme als 'Ambassadeur en PR-schip' van onze Marine zullen voorstellen. *"Als het meezit zullen we na onze terugkeer uit Den Helder misschien als 'startschip' mogen fungeren voor de 'Heineken Classic Sail Race' vóór de kust van Oostende. Dit zou op 24 april voorzien zijn",* hoopt de commandant.

Op 6 mei vertrekt de Zénobe Gramme voor een zeilcampagne van ongeveer 3 weken naar het Kanaaleiland Guernsey. *"We zijn dan op tijd terug voor deelname aan 'Oostende voor Anker' van 23 tot 26 mei".* Na dit festival zet Cdt. Leenknecht koers naar Chatham waar hij met zijn bemanning België zal vertegenwoordigen op het 'Chatham Maritime Festival'. Tijdens deze campagne ligt het accent vooral op het initiëren van kandidaat-onderofficieren van de Marine. *"Naast de vaste bemanning zullen er enkele kandidaat-onderofficieren van onze Marine inschepen om een basiskennis op te doen in zeemanschap en het leven aan boord van kleine schepen mee te maken. Weinig privacy, kennismaking met de weerslementen en een vermoeiend beurtroolsysteem staan hierbij op het programma"* verduidelijkt Cdt. Leenknecht.

"Op 17 juni start dan onze grote zeiltrainingscampagne. Naast mijn vaste crew zullen er 3 aanvullende bemanningen, bestaande uit eerstejaars leerling-officieren van de Koninklijke Militaire School (KMS) elkaar aflossen tijdens de verschillende etappes. Deze leerling-officieren krijgen bij ons aan boord hun initiatie in zeemanschap, navigatie en het leven aan boord". Aangezien het hier gaat om mensen met weinig of geen zee- en zeilervaring staat de vaste bemanning in voor de nodige begeleiding. Vanuit Zeebrugge gaat het via Aveiro naar Alicante. Hier komt de 2de groep leerlingen van de KMS aan boord en wordt de start van de 'Cutty Sark Race 2002' gegeven. Via Malaga



gaat het, door de Straat van Gibraltar, naar La Coruña waar de 3de groep KMS-ers de tweede groep zal aflossen.

Met een 'sailparade' varen de Cutty Sark deelnemers in groep naar Santander. Na enkele dagen rust vertrekt hier de 3de race - richting Portsmouth. De aankomst in deze Engelse haven valt samen met het 'Extravaganza Maritime Festival' georganiseerd naar aanleiding van het Jubileum van Queen Elisabeth II.

"Op 18 augustus verlaten we met de andere zeilschepen Portsmouth, weeral met een 'sailparade', en zetten we met zijn allen koers naar Zeebrugge voor 'Sail Brugge 2002' dat doorgaat van 22 tot 25 augustus" aldus de commandant.

Na dit grootse maritieme festival zal de Zénobe Gramme op haar verworven plekje in de Marinebasis van Zeebrugge afmeren voor een welverdiend zomerverlof.

Stilaan krijgt het najaarsprogramma vorm. "We hopen om tijdens het weekend van 4-6 oktober aanwezig te zijn op de 'Antwerp Boat Show' en de 'Antwerp Race'. Nog een weekje zeiltraining na dit evenement zou mooi kunnen aansluiten op onze 'Grand Retour BRYC' in Brussel tijdens het weekend van 11 - 13 oktober. Van hieruit zouden we dan op 14 oktober richting Ierland vertrekken. Na een korte tussenstop in St. Mary's op de Scilly Islands, steken we over naar Cork voor het fameuze Jazzfestival (26 - 29 oktober). Omstreeks 3 november zouden we dan terug in Zeebrugge afmeren".

Tijdens de maritieme festivals zoals 'Oostende voor Anker', 'Sail Brugge 2002' en de 'Antwerp Boat Show' worden er veel bezoekers aan boord verwacht. Daarom trachten Cdt. Leenknecht en zijn bemanning meerwaarde aan deze havenbezoeken te geven. "We hebben een klein project op pootjes gezet waarmee we de rekrutering voor de Marine promoten. In ons wielhuis plannen we een kleine expositie, ondermeer met foto's, onder een tweeluik "Marine - een waaier van Jobs" en "Kom bij de Marine en zie de Wereld." We hopen aldus jonge mensen kennis te laten maken met het leven aan boord

en hun de carrièremogelijkheden te tonen om zo hun interesse voor een eventuele job in onze Marine op te wekken".

Vooraleer haar winterstop aan te vatten zal de Zénobe Gramme nog een korte zeilcampagne ondernemen, van medio-november tot begin december.

Met dank aan:
1LZ Geert Leenknecht
Commandant BNS Zénobe Gramme

Foto en tekst: G.A.H. Toremans



MULTI n.v.

Scheepsbouwkundig Studiebureau

**Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10
Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be
Website: www.multi.be



Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist**

GARRETT



HOLSET



IHI

mitsubishi

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteenvweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051-25.24.36
Fax: 051-20.05.07

Info Marine

Daverend succes voor het Galabal van de Marine 2002, het rendez-vous van mensen van goede wil

Voor de 35ste maal had op zaterdag 1 februari in het Casino Kursaal van Oostende het Galabal van de Marine plaats. Eens te meer heeft het, met zijn meer dan 950 deelnemers, zijn reputatie eer aangedaan.

Nadat Divisieadmiraal M. Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, en zijn echtgenote het bal hadden geopend op de tonen van het beroemde "Du" van Peter Mafai, nodigden zij de aanwezigen uit zich bij hen te voegen op de piste om er te dansen op de onstuimige maat van de voortreffelijke Bobby Setter Band. Gans de avond en de nacht! zou het orkest een welverdiend succes kennen dankzij de uitmuntende kwaliteit van zijn muziek.

Grand succès pour le Bal de Gala de la Marine 2002, le rendez-vous de toutes les bonnes volontés.

La 35ème édition du Bal de Gala de la Marine a eu lieu le samedi 1er février au Casino Kursaal d'Oostende. Avec plus de 950 participants, l'édition 2002 n'a pas failli à sa réputation.

Au son du célèbre "Du" de Peter Mafai, l'Amiral de division M. Hellemans, Président de l'Association d'Entraide de la Marine, et son épouse, ouvrirent le Bal et invitèrent très vite les participants à les rejoindre sur la piste afin de danser, parfois de manière endiablée, au rythme de l'excellent orchestre Bobby Setter Band. Le ton était donné et l'orchestre allait d'ailleurs recueillir tout au long de la soirée un succès amplement mérité de par la qualité de sa musique.



Klokslag middernacht vroeg Fregatkapitein M. Van Bussel enkele minuten aandacht om alle aanwezigen te danken. Vervolgens ging zij over tot de trekking van de winnende nummers van het programmaboekje, waarop de prachtige prijzen door de gulle schenkers aan de gelukkige winnaars overhandigd werden. De verkoop door de dames van de biljetten voor de reuze-tombola kon nu van start gaan en het feest ging voort.

Toen in de vroege uurtjes het orkest ermee stopte was de piste nog steeds gevuld met talrijke dansers die niet beter vroegen dan door te gaan met dansen.

A minuit le Capitaine de frégate M. Van Bussel interrompit brièvement la soirée; elle remercia l'assistance et procéda au tirage des numéros de la plaquette-programme donnant droit à de somptueux lots. La remise des prix aux heureux gagnants par leurs généreux donateurs se fit dans une excellente ambiance. La vente des billets pour la tombola géante par les dames pouvait débiter et la soirée continuer.

Ce n'est que tard dans la nuit que l'orchestre s'est arrêté alors que la piste ne désemplissait pas de danseurs qui seraient bien restés plus longtemps.



Viviane Engelbos neemt de prijs van de Vereniging van Hulpbetoon in de Marine in ontvangst geschonken door Divisie-admiraal M. Hellemans. Links op de foto, de commissaris Ginette Clybouw

Viviane Engelbos reçoit le prix de l'Association d'Entraide de la Marine des mains de son Président, l'Amiral de division M. Hellemans. A gauche, le commissaire Ginette Clybouw.

Iedereen is het ermee eens dat dit bal met zijn kameradschappelijke en joviale sfeer een compleet succes is geweest voor allen die van deze jaarlijkse gelegenheid gebruik hadden gemaakt om er oude vrienden en kennissen weer te zien. Men kon zich niet van de indruk ontdoen deel uit te maken van één grote familie verenigd onder het motto: hulpbetoon aan de Marine. En, voorwaar, deze uitgave van het Marinebal ten voordele van het Fonds voor Hulpbetoon in de Marine heeft haar doel bereikt. Alle aanwezigen hadden als het ware afgesproken om het opzet, nl. hulp bieden aan de marinemensen in nood door een beroep te doen op de vrijgevigheid van alle deelnemers, daadwerkelijk te helpen realiseren.

De leden van het inrichtend comité staan erop alle sponsors en deelnemers te danken en hopen dat zij de beste herinnering zullen bewaren aan dit unieke samenzijn. Het was een grandioos feest dat overigens zijn succes ook te danken heeft aan de inzet van vele vrijwilligers. U bent allen uitgenodigd op het volgend bal op vrijdag 7 februari 2003 dat waarschijnlijk zal plaatshebben in het Boudewijnpark te Brugge, aangezien het casino te Oostende hoognodig aan renovatie toe is. Alvast hartelijk bedankt, vrienden van de Marine, voor uw aanwezigheid op dit jaarlijks rendez-vous.

De l'avis général, par son ambiance conviviale et chaleureuse, la soirée a donné satisfaction à un grand nombre de participants désirant profiter de cette occasion annuelle pour revoir leurs amis. Chacun ayant ainsi l'impression d'appartenir à une grande famille unie par un même souci: l'entraide entre marins. Et cette édition 2002 du Bal de bienfaisance au profit de l'Association d'Entraide de la Marine a tenu ses promesses. Tous s'étaient donné rendez-vous pour apporter une aide précieuse à notre cause: aider les marins en difficultés en faisant appel à la générosité de tous les participants.



De ploeg van commissarissen is paraat om de eerste genodigden te ontvangen.

L'équipe des commissaires est prête à accueillir les premiers invités.

Le Comité du Bal tient à remercier tous les sponsors et participants en leur souhaitant de garder un bon souvenir de ces moments passés ensemble. Ce fut une grande soirée et elle doit également son succès à la participation de nombreux bénévoles. Vous êtes d'ores et déjà invités à revenir le vendredi 7 février 2003, plus que probablement au Boudewijnpark à Bruges, le casino d'Ostende devant fermer ses portes pour des rénovations plus que nécessaires. Merci, amis de la Marine, pour votre fidélité à ce rendez-vous annuel.



De Westdiep terug thuis

Op 24 januari jl. legde het fregat F911 Westdiep terug aan in de thuisbasis; het werd er met de nodige honneurs ontvangen in aanwezigheid van de familieleden van de bemanning.

De Westdiep werd op 25 september 2001 gedetacheerd bij het Permanent Eskader in de Atlantische Oceaan (Stanavforlant). Op 22 oktober vertrok het fregat, ingevolge een beslissing van de Navo, naar de Middellandse zee in het kader van de strijd tegen het terrorisme. Deze operatie, "Active Endeavour" genaamd, had o.m. tot doel het scheepsverkeer te controleren dat gebruik maakte van het Suezkanaal.

De terugkeer bood twee zeelieden de gelegenheid hun vriendin ten huwelijk te vragen.

Westdiep: le retour

La frégate F911 Westdiep a rejoint Zeebrugge le 24 janvier dernier; le navire a été reçu avec les honneurs en présence des familles de l'équipage.

Le Westdiep avait été détaché le 25 septembre dernier auprès de l'Escadre Permanente en Atlantique (Stanavforlant). Le 22 octobre, à la suite d'une décision de l'Otan, la frégate fut envoyée en mer Méditerranée comme soutien à la lutte anti-terrorisme. Cette opération appelée "Active Endeavour" était destinée à contrôler e.a. la navigation passant par le canal de Suez.

Le retour fut l'occasion pour deux marins de demander leur amie en mariage.

Volgende havens werden aangelopen:

25/09/01
30/09-1/10/01
5/10-8/10/01
17/10-22/10/01
2/11-19/11/01
26/11-30/11/01
6/12-10/12/01
22/12 -26/12/01
5/01 -10/01/02
19/01-21/01/02
24/01/02

Les escales:

Vertrek uit Zeebrugge - Départ de Zeebrugge
Portsmouth (UK) - (GB)
El Ferrol (Spanje - Espagne)
Zeebrugge - Zeebrugge
Rota (Spanje - Espagne)
Rota (Spanje - Espagne)
Aksaz (Turkije - Turquie)
Souda Bay (Kreta - Crète)
Aksaz (Turkije - Turquie)
Rota/Cadiz (Spanje - Espagne)
Terug te Zeebrugge - Retour à Zeebrugge



Cfr. ook het artikel 'BNS Westdiep neemt deel aan anti-terroristische operatie' van dhr. G. Toremans op bladzijde 24.

Cfr. également l'article 'BNS Westdiep neemt deel aan anti-terroristische operatie' de Monsieur G. Toremans à la page 24.

Westdiep: dag van de familieleden

Op 15 december waren de familieleden van de bemanning van de Westdiep uitgenodigd op een speciaal voor hen georganiseerde familiedag op de Marinebasis in Zeebrugge. Zij werden er ontvangen door Flottielje Admiraal Goethals, bevelhebber van het Operationeel commando van de Marine (de huidige Marinecomponent). Vervolgens werden zij op de hoogte gebracht van de situatie aan boord en de activiteiten van het schip. Na een overzicht van de hulp die geboden wordt ingeval van problemen en van de verenigingen



(Hulpbetoon in de Marine, Sociale dienst van de Krijgsmacht, Navy 333, Morele Steun, Psychologisch Crisiscentrum, vakbonden) waarop desgevallend een beroep kan gedaan worden, kregen de aanwezigen een videofilm te zien die aan boord van de Westdiep was gedraaid. De namiddag verliep in een uiterst gemoedelijke sfeer. Er waren activiteiten voorzien voor de kinderen en er konden pakjes voor de bemanningsleden afgegeven worden aan de postbodes van de Marinebasis. Dit samenzijn werd op uitstekende wijze georganiseerd door het personeel van de Marinebasis van Zeebrugge.



Journée des familles Westdiep

Le 15 décembre dernier, les familles de l'équipage du Westdiep avaient été conviées à une Journée des Familles à la Base Navale de Zeebruges. Accueillis par l'Amiral de flottille Goethals, commandant du Commandement Opérationnel de la Marine (l'actuelle Composante Marine), les participants furent informés de la situation à bord et des activités du navire. Après un aperçu de l'aide proposée en cas de problème ainsi que des diverses associations sociales (Association d'Entraide de la Marine, Service Social des Forces Armées, Navy 333, Assistance Morale, Centre de crise Psy, syndicats...), la séance fut suivie de la projection d'un film vidéo réalisé à bord du Westdiep. Cette après-midi se déroula dans une excellente ambiance. Des activités avaient été prévues pour les enfants et les familles purent remettre aux facteurs de la Base Navale les paquets destinés à leur marin. Notons l'excellente organisation de cet événement par le personnel de la Base Navale de Zeebrugge.

Foto/photo: F. Winkelmans

De A960 Godetia: schoolschip voor de Hogere Zeevaartschool

In het kader van de overeenkomst gesloten tussen de Marine en de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, is de Godetia op 10 januari uit Zeebrugge vertrokken met bestemming Afrika. Ze legde er aan in Gambia en in Benin.

Voor de 35 kadetten die samen met hun instructeurs-inscheepten was dit de eerste echte kennismaking met de zee. De leerlingen, allen kandidaat kapiteins t.i.o., kregen onder meer de gelegenheid wacht te lopen en ontvingen onderricht in kaartlezen en brandbestrijding aan boord.

De reis had echter ook tot doel humanitaire hulp te bieden, zowel in Gambia (in samenwerking met de v.z.w. "Hands Together for Gambia") als in Benin. Meer dan één inwoner van die landen was dolblij met het speelgoed, de schoolartikelen en andere humanitaire benodigdheden die er uitgedeeld werden.

Op dinsdag 26 februari legde de Godetia terug aan te Zeebrugge na een reis die door commandant Blomme als zeer vruchtbaar werd bestempeld.

Le A960 Godetia: navire-école de l'Ecole Supérieure de Navigation

Dans le cadre de l'accord passé entre la Marine et l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, le Godetia a quitté Zeebrugge le 10 janvier à destination de l'Afrique. Il y a fait escale en Gambie et au Bénin.

Pour les 35 cadets embarqués-accompagnés de leurs instructeurs-ce voyage fut leur premier contact avec la mer. Lors de ce voyage les élèves, tous candidats capitaines au long cours, ont appris entre autres à monter de quart, à lire une carte marine, à combattre un incendie à bord.

Ce voyage remplissait également un but humanitaire en Gambie (en collaboration avec l' a.s.b.l. "Hands Together For Gambia") et au Bénin. La distribution de jouets, d'articles scolaires et humanitaires a ravi plus d'un autochtone.

Le Godetia est finalement rentré à Zeebrugge le mardi 26 février. Le Commandant Blomme qualifie le voyage de très fructueux.



Op 14 maart II. werd een cheque van 3.000 € overhandigd door de bemanning van de Godetia aan het «Kinderkankerfonds». Deze som werd verzameld tijdens verschillende evenementen die aan boord plaatsvonden.

Le jeudi 14 mars, l'équipage du Godetia a remis un chèque de 3.000 € au profit d'une association de lutte contre le cancer chez les enfants «Kinderkankerfonds». Ce montant est le résultat de la récolte d'argent de l'organisation de différents événements à bord.

Bevelsoverdracht bij Eguermin

Het bevel over de Mijnenbestrijdingsschool (Eguermin) te Oostende is terug overgegaan in de handen van een Nederlandse officier, met name Kapitein-ter-Zee C.W. Tempelaars. Hij volgt in die hoedanigheid onze landgenoot Fregatkapitein J. Bartier op. In naam van de twee ministers van Landsverdediging werd Kapitein-ter-Zee C.W. Tempelaars op 19 december 2001 als directeur van de school aangesteld door de Stafchef van de Nederlandse Marine.

Herinneren wij eraan dat ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland de opleiding inzake mijnenbestrijding van het personeel van de Belgische Marine en van de Koninklijke Nederlandse Marine sedert 1 april 1965 verstrekt wordt in de Mijnenbestrijdingsschool (Eguermin) te Oostende.



Foto/photo: J. Camps

Gelukwensen van Flottielje Admiraal W. Goethals voor de nieuwe Directeur.

Félicitations de l'Amiral de Flottille W. Goethals pour le nouveau directeur.

Changement de Directeur Eguermin

Le commandement de l'Ecole de Guerre des Mines (Eguermin) à Ostende est repassé entre les mains d'un officier néerlandais, le Capitaine de vaisseau C.W. Tempelaars. Il succède au Capitaine de frégate belge J. Bartier. C'est au nom des deux ministres de la Défense Nationale que le Chef d'Etat-major de la Marine néerlandaise procéda le 19 décembre 2001 à l'investiture du Capitaine de vaisseau Tempelaars.

Rappelons que, à la suite d'un accord bilatéral entre la Belgique et les Pays-Bas, l'instruction du personnel de la Marine belge et de la Marine royale néerlandaise dans le domaine de la lutte contre les mines est dispensée à l'Ecole de Guerre des Mines (Eguermin) à Ostende depuis le 1er avril 1965.

Nieuwe graden voor vrijwilligers in de Marine Nouveaux grades pour les volontaires de la Marine

Eerste

Kwartiermeester-chef



Premier

Quartier-maître-chef

Kwartiermeester-chef



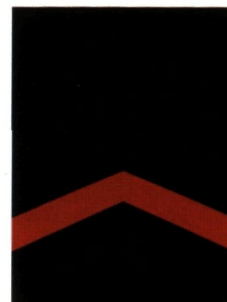
Quartier-maître-chef

Kwartiermeester



Quartier-maître

Eerste Matroos



Premier Matelot

Info Marine

Ere-Meester-chef Maurice Michielsens, wel-doener van de Marine

Vorig jaar, van 22 tot 25 augustus, greep de jaarlijkse editie van de "4-daagse van de Yzer" plaats. Voor de 2de maal slaagde Maurice Michielsens erin die zware proef tot een goed einde te brengen en dagelijks 32 km af te leggen. De cheque van 500 euro die hij aldus in de wacht sleepte overhandigde hij op 26 november aan Divisieadmiraal M. Hellemans naar aanleiding van de bevelsoverdracht van Comopsnav. Dat bedrag zal in zijn geheel ten goede komen aan het fonds voor Hulpbetoon in de Marine.



Le Maître-chef d'honneur Maurice Michielsens, mécène de la Marine

Op 24 januari jl. ter gelegenheid van de receptie van de Muziekkapel van de Marine, overhandigde Maurice aan Hans Moreels, de tamboer-majoor, een gloednieuwe tamboer-majoorstok. Die was inderdaad beschadigd bij de doop van twee sleepboten in Antwerpen. De waterkanonnen hadden immers niet alleen de boten gedoopt maar ook alle muzikanten! Ondanks de beste zorgen slaagde onze ongelukkige tamboer-majoor er niet in zijn werkinstrument te herstellen en toen dat ter ore kwam van Maurice ondernam hij de nodige stappen om hem een nieuwe tamboer-majoorstok te bezorgen.

Du 22 au 25 août dernier se déroulait la Marche de l'Yser. Maurice Michielsens réussit pour la 2ème fois à terminer les 4 jours de l'Yser en marchant 32 km par jour. Le chèque de 500 euros fut présenté à l'Amiral de division M. Hellemans le 26 novembre dernier lors de la remise de commandement de Comopsnav. Ces fonds iront intégralement à l'Association d'Entraide de la Marine.



Le 24 janvier dernier, lors de la réception de la Musique de la Marine, Maurice remet à Hans Moreels, le tambour-major, sa toute nouvelle canne. Car notre tambour-major avait vu sa canne endommagée lors d'une cérémonie de baptême de deux remorqueurs à Anvers. La mise en action des canons à eau avait en effet non seulement baptisé les remorqueurs mais également tous les musiciens de la clique! Tous les essais pour réparer son instrument de travail s'avérèrent infructueux et lorsque cette nouvelle arriva aux oreilles de Maurice, celui-ci entreprit les démarches nécessaires afin de procurer une toute nouvelle canne au malheureux tambour-major.

Info Marine

De Marineclub viert carnaval

Op 10 maart jl. had in de Marineclub de traditionele familiemaaltijd plaats. Voor de eerste keer hadden de organisatoren het leuke idee gehad de deelnemers te vragen zich te vermommen. Bij het begin van de maaltijd verschenen de eerste twee verklede personen en naarmate de maaltijd vorderde verdwenen heel wat feestvierders om wat later onder luid applaus 'onder een andere gedaante' terug te keren. Van de om en bij de honderd deelnemers was uiteindelijk meer dan een kwart verkleed in Mickey, piraat, cow-boy, sheik en noem maar op. Velen die er eerst sterk aan hadden getwijfeld of zulk initiatief wel succes zou kennen, drongen er dan ook bij de organisatoren op aan volgend jaar een dergelijk evenement over te doen.

Eigenlijk vielen die dag diegenen die niet vermomd waren nog het meest op! Hoe dan ook, hoed af voor de organisatoren en de ganse club.



Tekst/texte & foto's/photos: P. Sandras

**De barman ziet er ernstiger uit dan gewoonlijk.
Le barman a l'air plus sérieux qu'à l'habitude.**

Le Marineclub: couleurs carnaval

Le 10 mars dernier le Marineclub organisait son repas des familles. Pour la première fois les organisateurs avaient eu l'idée d'inviter les membres à se déguiser. Au début du repas les deux premières personnes déguisées firent leur apparition et, petit à petit, une bonne partie des invités s'éclipsèrent avant de revenir transformés et ce sous les applaudissements de l'assistance. Parmi les quelque cent participants finalement plus d'un quart se retrouvèrent en Mickey, pirate, cow-boy, cheik.... Nombreux sont ceux qui demandèrent aux organisateurs de rééditer une après-midi comme celle-ci; ils n'avaient jamais cru qu'autant de monde allait se prêter au jeu du déguisement.

Ce jour-là les personnes les plus bizarres n'étaient-elles pas celles qui portaient un costume de ville? Chapeau pour les organisateurs et le club tout entier.

De leden van de Marineclub in hun nieuwe kledij.

Les membres du Marineclub dans leur nouvelle tenue.



De Marineclub in een notendop
Opgericht op 7 december 1995

Le Marineclub en bref
Fondé le 7 décembre 1995

Adres/Adresse 3° en 23° Regimentsplein, 8400 Oostende Tél/fax 059/56.32.65

E-mail: marcluboostende@skynet.be

Openingsuren bar: op vrijdag van 14 tot 20u en op zondag van 10 tot 13.30u.

Heures d'ouverture du bar: le vendredi de 14 à 20h et le dimanche de 10 à 13.30h.

De oudgedienden van de De Moor gedenken hun Australisch avontuur

Zaterdag 8 december 2001 was een dag van weerzien voor de voormalige bemanningsleden van de algerine F905 De Moor. Voor deze derde bijeenkomst-de vorige dateerde van 1991! -hadden zij afgesproken in de Marineclub van de Bootsman Jonsen kazerne te Oostende. Zeven en dertig leden van de oorspronkelijke bemanning, waaronder hun gezagvoerder Kapitein-ter-zee b.d. A. Robyns, waren aanwezig; acht onder hen zijn helaas overleden en van zes en twintig andere kon geen spoor meer gevonden worden.

Op 4 april 1967 verliet de algerine De Moor Oostende voor een tocht van meer dan 10 maanden naar de Australische koraalriffen. De expeditie had drie doelstellingen: een tiental kortfilms draaien voor het ministerie van Nationale Opvoeding, een wetenschappelijk onderzoek verrichten dat werd uitgestippeld door de vier toenmalige Belgische universiteiten in samenwerking met de universiteiten van Newcastle en van Brisbane, en studiemateriaal verzamelen voor de collecties van de Belgische musea voor natuurhistorische wetenschappen. Aan boord bevonden zich 71 bemanningsleden evenals verscheidene onderzoekers van de Brusselse en Luikse universiteiten onder leiding van professor Distèche van deze laatste universiteit. De De Moor zou in totaal 64.380 km afleggen, van België naar Australië en terug. Volgende havens werden aangedaan: Tenerife, Abidjan, Kaapstad, Cochin, Singapore, Darwin, Gladstone, Brisbane, Sidney, Melbourne, Fremantle, Djakarta, Colombo, Massawa en Tunis. Op 19 februari 1968 liep de algerine de haven van Oostende terug binnen.

Les anciens du De Moor se remémorent l'aventure australienne

Le samedi 8 décembre 2001 fut un jour de retrouvailles pour les anciens membres d'équipage de l'algerine F905 De Moor. Ils s'étaient donné rendez-vous au Marineclub de la Caserne Bootsman Jonsen d'Ostende pour leur 3ème rencontre. Leur réunion précédente datait de 1991! Trente-sept anciens membres de l'équipage original dont le commandant, le Capitaine de vaisseau e.r. A. Robyns, étaient présents. Malheureusement huit d'entre eux sont déjà décédés et vingt-six n'ont pu être retrouvés.

Le 4 avril 1967, l'algerine De Moor quitte Ostende pour un périple de plus de 10 mois. Elle fait route vers la Barrière de corail. Cette expédition poursuivait trois objectifs: réaliser une dizaine de courts métrages pour le Ministère de l'Education Nationale, exécuter un programme de recherche mis au point par les quatre universités belges de l'époque en collaboration avec celles de Newcastle et de Brisbane, et rassembler des collections destinées à constituer un fonds de matériel d'études et à enrichir les collections des musées d'Histoire Naturelle de Belgique. A son bord 71 membres d'équipage et des chercheurs des universités de Bruxelles et de Liège sous la direction du professeur Distèche de cette dernière université. Le De Moor couvra au total 64.380 km entre la Belgique et l'Australie et retour. Les escales furent: Ténérife, Abidjan, Le Cap, Cochin, Singapour, Darwin, Gladstone, Brisbane, Sidney, Melbourne, Fremantle, Djakarta, Colombo, Massawa et Tunis. L'algerine rejoindra Ostende le 19 février 1968.



Op de eerste rij, 4de vanaf rechts, herkennen wij Kapitein-ter-zee b.d. Arsène Robyns met aan zijn linkerkant professor Distèche van de Universiteit Luik.

Au premier rang, 4ème à partir de la droite, on reconnaît le Capitaine de vaisseau e.r. Arsène Robyns avec à sa gauche le professeur Distèche de l'Université de Liège.

De Afdeling Ath-Lessines van de oudgedienden van de Zeemacht en de Marine

De oproep in ons nummer 263 (blz. 148) kende heel wat succes. Niet minder dan tachtig oudgedienden meldden zich voor de eerste maal in hun nieuw lokaal in het Café de l'Esplanade te Ath. Voortaan zullen een twintigtal actieve leden aldaar elke derde zondag van de maand te 10 uur bijeenkomen. Voorzitter van het comité is Jules Deaumont die zal bijgestaan worden door vice-voorzitter Philippe Depotte, secretaris Roger Draguet en schatbewaarder André Gillet.

La Section Ath-Lessines de l'Association des anciens de la Force Navale et de la Marine

L'appel lancé dans notre numéro 263 (p.148) a porté ses fruits puisque quatre-vingts personnes se sont retrouvées pour la première fois dans leur nouveau local du café de l'Esplanade à Ath. Dorénavant ils seront une vingtaine de membres actifs à se réunir le 3ème dimanche de chaque mois à 10 heures. Le nouveau comité est présidé par Jules Deaumont; il a pour vice-président Philippe Depotte, pour secrétaire Roger Draguet et pour trésorier André Gillet.



Een nieuwe vereniging van oudgedienden van de Marine.

La Marine compte une nouvelle association d'anciens.

Indien U in de regio woont en interesse heeft voor deze dynamische vereniging, neem dan contact met de vice-voorzitter Dhr. Philippe Depotte op het nummer 0486/68.57.83.

Si vous habitez la région et désirez venir grossir les rangs de cette association dynamique, vous pouvez vous adresser au vice-président Mr Philippe Depotte au 0486/68.57.83.

Bezoek van een schip van de Franse Marine

Van 1 tot 4 februari 2002 bracht de M611 Vulcain, een moederschip voor duikers-ontmijners, een beleefdheidsbezoek aan de Marinebasis van Zeebrugge. Deze eenheid van de Franse Marine Nationale die beschikt over zeer precieze middelen, biedt plaats aan twaalf duikers-ontmijners en beschikt over ruime lokalen voor de berging van het materiaal en van de specifieke duikers- en mijnenbestrijdingsuitrusting.

Visite d'un navire de la Marine française à Zeebruges

Du 1er au 4 février 2002 le M611 Vulcain, un bâtiment-base des plongeurs-démineurs français, a effectué une visite de courtoisie à la base navale de Zeebruges. Ce navire de support logistique de la Marine Nationale dispose de moyens très précis, d'une capacité de logement pour douze plongeurs-démineurs, de vastes locaux pour l'entreposage de matériel et des équipements spécifiques de plongée et de guerre des mines.

Info Marine

Het schip maakt deel uit van de 'Force de Guerre des Mines' en het opereert hoofdzakelijk in de zone die onder de verantwoordelijkheid valt van de 'préfet maritime' voor het Kanaal en de Noordzee. Gezagvoerder van de Vulcain is Luitenant-ter-zee Hurel; de bemanning bestaat uit zes officieren-mariniers en acht kwartiermeesters en matrozen.

Le Vulcain est rattaché à la Force de Guerre des Mines et ses missions s'effectuent principalement dans la zone de responsabilité du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord. Il est commandé par le Lieutenant de vaisseau Hurel; l'équipage se compose de six officiers-mariniers et de huit quartiers-maîtres et matelots.



Tekst & foto/texte & photo: D. Henrard

M611 Vulcain

Caractéristiques

Déplacement en pleine charge	500 t
Longueur	41,5 m
Largeur	7,5 m
Tirant d'eau	3,1 m

Propulsion

2 Diesels SAM de 1100 CV chacun
2 hélices à pas variable
1 propulseur d'étrave de 70 CV
Peut parcourir jusqu'à 7400 milles à 9 noeuds

Armement

1 mitrailleuse de 12,7 mm
2 mitrailleuses AA52 (7,5)

Equipements spécifiques

1 caisson thérapeutique multiplace pour le traitement des accidents de plongée
1 grue hydraulique sur la plage arrière (5t à 6 m-2,5t à 10 m)

Kenmerken

Waternverplaatsing (volgeladen)
Lengte
Breedte
Diepgang

Voortstuwing

2 SAM Diesels van elk 1100 PK
2 schroeven met verstelbare schroefbladen
1 boegschroef van 70 PK
Kan tot 7400 mijlen afleggen tegen 9 kn.

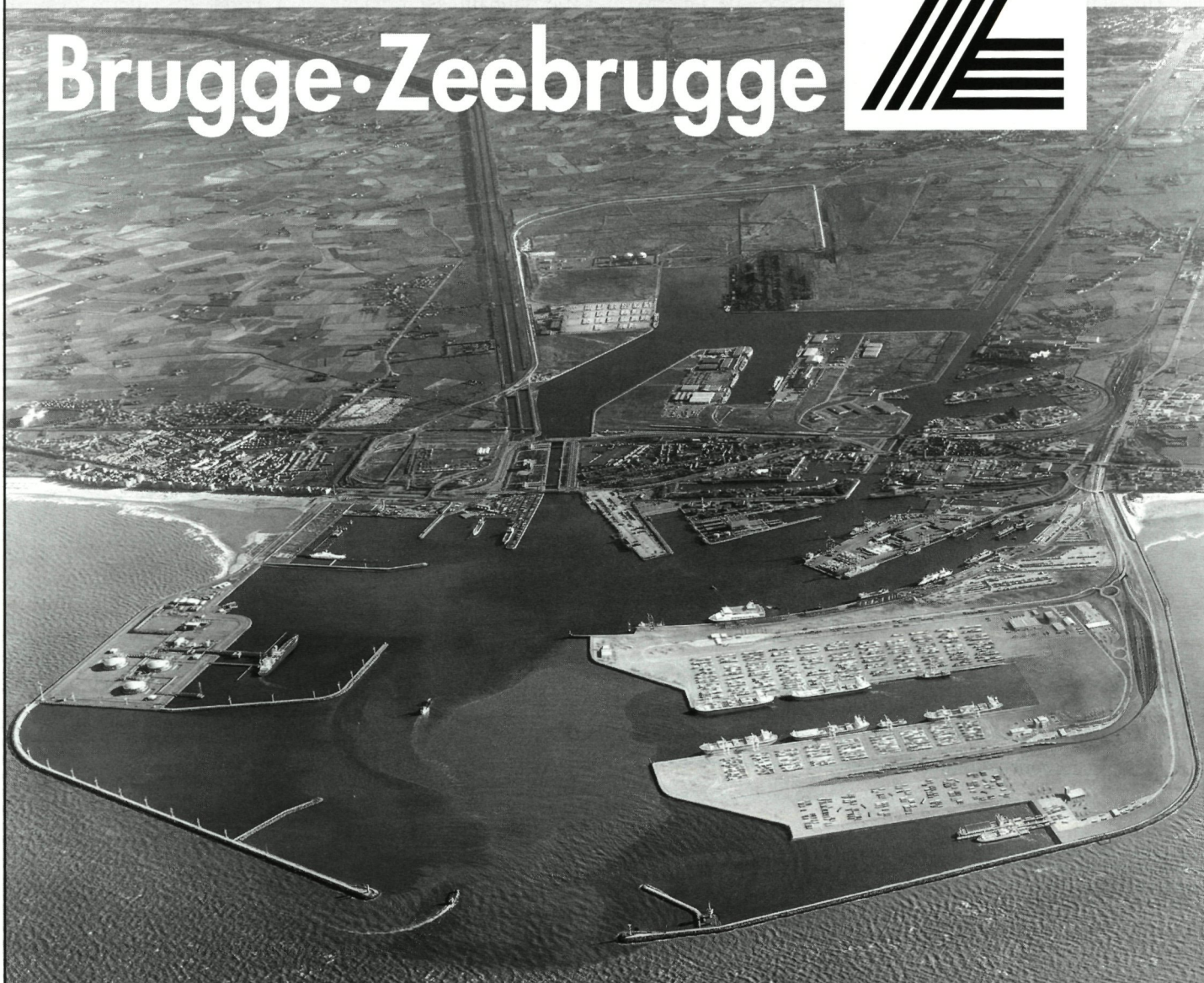
Bewapening

1 mitrailleur van 12,7 mm
2 AA52 (7,5) mitrailleurs

Specifieke uitrusting

1 meerpersoons therapeutische caisson voor behandeling van duikongevallen
1 hydraulische kraan op de achterplecht (5t op 6 m-2,5 t op 10 m)

Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge
tel. 050-54 32 11
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

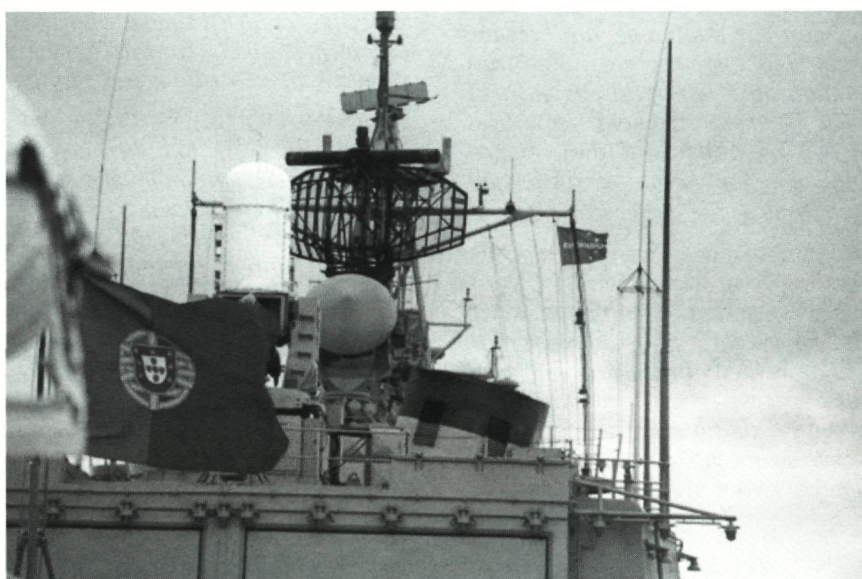
EUROPEES VLOOTVERBAND op weg naar STRONG RESOLVE - 02

Van 21 tot 24 februari bracht het Europese vlootverband EUROMARFOR, bestaande uit de destroyer ITS Francesco Mimbelli (vlaggenschip van KTZ Falco Verna) en de fregatten SPS Cataluña, NRP Alvares Cabral en FNS Guépratte, een routinebezoek aan Zeebrugge.

EUROMARFOR (EMF) werd boven de doopvont gehouden op 15 mei 1995 tijdens de WEU vergadering van de Ministers van Buitenlandse Zaken en Defensie in Lissabon. De ministers van Spanje, Frankrijk en Italië namen de beslissing om een Europese zeecomponent op te richten. Initieel beperkte Portugal zich tot een intentieverklaring om vervolgens een jaar later definitief toe te treden.

In de verklaring van Lissabon is gestipuleerd dat de schepen van de EMF bij voorrang toegewezen zijn aan de WEU maar ook ter beschikking staan van de NAVO om de Europese defensiepeiler binnen de Alliantie te verstevigen. Op 2 oktober 1995, amper 6 maanden na de ondertekening van het akkoord, werd de Spaanse admiraal Acedo Mantola aangesteld als eerste COMEUROMARFOR (CEMF). De eerste activatie van het eskader vond plaats op 23 april 1996 voor deelname aan de oefening EOLO 96.

De commandostructuur van EMF steunt op bestaande structuren en organisaties. Het operationele commando over het eskader is in handen van de COMEUROMARFOR. Deze wordt 2-jaarlijks, bij beurtrol, overgedragen aan de vlootvoogden van de vier deelnemende landen, met name ALFLOT



NRP Corte Real

(Spanje), CECMED (Frankrijk), CINCPAC (Italië) en COMNAV (Portugal). De EMF Staf bestaat uit de nationale staf van de vlootvoogd, aangevuld met 1 officier van elk van de deelnemende marines.

Ook al is EMF niet geactiveerd dan nog blijft de CEMF verantwoordelijk voor de operationele planning en voorbereiding van het eskader met het oog op een snelle inzetbaarheid. Sinds 2000 is er een voltijdse staf aanwezig op het EUROMARFOR-hoofdkwartier. Momenteel ligt er een voorstel op tafel om EUROMARFOR te transformeren in een 'deployable afloat' commando, verantwoordelijk voor de operationele controle van de maritieme componenten van de Europese Rapid Reaction strijdkrachten.

Het tactische commando, enkel uitgeoefend tijdens de activatie van het eskader, is in handen van de COMGRUEUROMARFOR (CGEMF) ingescheept aan boord van het vlaggenschip van het eskader. Om praktische redenen heeft hij dezelfde nationaliteit als de CEMF.

Sinds 14 september 2001 heeft Vice-Admiraal Quinto Gramellini, de Italiaanse CINCPAC, het operationele commando over de EMF. Het tactische commando is in handen van de Italiaanse Kapitein-ter-Zee Falco Verna. In een interview aan boord van zijn vlaggenschip ITS Francesco Mimbelli, gaf KTZ Verna - de CGEMF - meer uitleg over zijn eskader.

"EUROMARFOR is een niet-permanent vlootverband dat minstens éénmaal per jaar geactiveerd wordt,

voornamelijk voor trainingsdoeleinden door deelname aan verschillende bi- of multilaterale oefeningen en minstens één grote NAVO-oefening. Het eskader bestaat uit vooraf aangeduide schepen van de Franse, Italiaanse, Portugese en Spaanse marines die binnen 5 dagen na het uitvaardigen van het 'activatiebevel' inzetbaar moeten zijn. De lijst van de schepen die de betrokken marines beschikbaar stellen wordt elk semester geactualiseerd."

KTZ Verna geeft ook een kort overzicht van de taken die aan het eskader toegewezen worden tijdens reële operaties. "De voornaamste opdrachten van EMF bestaan uit deelname aan vredesondersteunende operaties, humanitaire- en reddingsopdrachten, crisismanagement operaties, MIO's (maritieme interdictie operaties) en het openhouden van scheepvaartroutes".

De samenstelling van het eskader kan nogal variëren weet KTZ Verna ons te vertellen. "Afhankelijk van het opgestelde programma en de geplande oefeningen kan het eskader bestaan uit een vliegdekschip, fregatten, amfibische strijdkrachten, onderzeeboten, mijnenbestrijdingsschepen en/of maritieme patrouille-vliegtuigen".

Initieel zou het eskader hoofdzakelijk opereren in het Middellands zeegebied maar door de gewijzigde strategische omgeving ziet men de EMF de laatste jaren ook regelmatig in Noord-Europese wateren.

"Op 15 februari ll. werd huidige EMF in Lissabon geactiveerd, en dit voor de 9de keer sinds 1996. Vanuit Lissabon gaat het via Zeebrugge naar Kiel. Na ons bezoek aan deze Duitse marinehaven nemen we deel aan de grootschalige NAVO-oefening STRONG RESOLVE-02, meer bepaald aan de 'Crisis Response'-fase waarbij er enkele Poolse, Letse en Zweedse marineschepen aan mijn eskader toegevoegd worden. Onze opdrachten bestaan erin vooral maritieme controle- en interdictieoperaties uit te voeren," aldus de CGEMF.

"SR-02 geeft ons de gelegenheid om, als vertegenwoordigers van voornamelijk Zuid-Europese marines, samen met onze Noord-Europese collega's in een uitdagende omgeving te werken".

"Op de heenreis heb ik het operationele peil van het eskader zo hoog mogelijk trachten te brengen zodat we goed voorbereid aan deze oefening kunnen deelnemen. Als we onze taken tijdens SR-02 met succes uitvoeren ben ik ervan overtuigd dat we ook in ons NAVO-examen slagen. In dit geval zullen we waarschijnlijk de toelating krijgen om, aan de zijde van de permanente vlootverbanden SNFL en SNFM, te opereren tijdens reële operaties".

Het streefdoel van KTZ Verna, als tactisch commandant van EMF, is "om tegen het einde van mijn commando de NAVO-autoriteiten en de Noord-Europese landen te overtuigen dat de EMF in staat is deel te nemen aan echte operaties".

"Na de oefening lopen we Gdansk binnen voor de-briefing en voor wat rust. Daarna zetten we opnieuw koers naar het zuiden om op 24 maart in Vigo te de-activeren".

Als we KTZ Verna vragen naar eventuele factoren die de ontwikkeling van EUROMARFOR in de weg staan vindt hij dat CEMF beter geplaatst is om op deze vraag te antwoorden. Toch wil hij zijn persoonlijke mening geven. "Volgens mij zijn er twee factoren die momenteel remmend werken op een verdere ontwikkeling van het eskader. Vooreerst is het bestaan en de professionele bekwaamheid van EMF niet voldoende gekend op sommige politieke en zelfs militaire niveaus. Een tweede factor is dat de NAVO ietwat wantrouwig staat ten overstaan van het eskader uit vrees voor een mogelijke ontkoppeling van de Alliantie of voor een 'duplicatie' van de strijdkrachten van de WEU en de NAVO. De enige manier om dit wantrouwen weg te nemen is goede resultaten te behalen tijdens SR-02 en ons in de media te profileren als een volwaardig vlootverband dat zowel ter beschikking staat van de WEU als van de NAVO".

Nochtans ziet de CGEMF de toekomst met vertrouwen tegemoet. "De vooruitzichten voor een uitbreiding van het eskader met andere Europese marines zijn veelbelovend. Het is niet uitgesloten dat EUROMARFOR in de nabije toekomst zal uitgebreid worden met Griekenland en Turkije. Ook andere Europese lidstaten hebben al interesse getoond voor eventuele deelname aan EMF-activaties".

"In mei 2002 zal EUROMARFOR opnieuw geactiveerd worden voor deelname aan de gecombineerde multinationale oefening EOLO-02 in de wateren rond Sardinië. Tijdens deze activatie zal een amfibische taakgroep, met bijhorende escorteschepen, aan de EMF toegevoegd worden. Eén der EMF-schepen zal tijdens deze oefening waarschijnlijk als MCC (maritime component commander) platform optreden," besluit KTZ Falco Verna.



FNS Guépratte

EUROMARFOR mijlpalen

19 juni 92

Op de ministeriële WEU-top van Petersberg (Bonn) in 1992 drukken de Europese lidstaten de wens uit om over Europese militaire eenheden te kunnen beschikken die inzetbaar zouden zijn in een breed scala van scenario's.

28 oktober 93

Tijdens de ministeriële bijeenkomst van de WEU in Grosseto (Italië) uiten de lidstaten de wens om een multi-nationaal Europees vlootverband op te richten.

15 mei 95

Het EMF Constitutive Document wordt opgesteld in Lissabon.

2 oktober 95

De Spaanse Admiraal Acedo Mantola wordt aangesteld als 1ste COMEUROMARFOR.

23 april 94

1ste activatie van EMF met deelname aan de oefening EOLO-96. Havenbezoek aan La Valetta, Malta.

7 oktober 96

Admiraal Durteste, CECMED, wordt in Toulon aangesteld als 2e CEMF.

19 mei 97

2e activatie voor deelname aan ILES D'OR 97. Havenbezoek aan Lissabon.

22 oktober 97

De Italiaanse Admiraal Guarnieri wordt 3e CEMF.



Euromarfor

14 februari 98

Admiraal Giardini vervangt Admiraal Guarnieri als CINCNV en bijgevolg ook als CEMF.

Deze bevelsoverdracht valt samen met de 3e activatie van de EMF. Een MCM-component wordt aan het eskader toegevoegd voor deelname aan de oefening GALLURA 98.

1 juni 98

4e activatie met deelname aan EOLO 98. Havenbezoek aan Koper (Slovenië).

9 oktober 98

De Portugese Admiraal Reis Rodrigues, COMNAV, wordt aangesteld als 4e CEMF.

4 maart 99

5e activatie waarbij EMF deelneemt aan SWORDFISH 99. Havenbezoeken aan Izmir, Catania, Piraeus en Taranto.

14 oktober 99

Admiraal Rapallo, ALFLOT, wordt aangesteld als 5e CEMF.

mei 2000

6e activering en deelname aan de oefening LINKED SEAS 00. Het is de eerste keer dat de EMF buiten de Middellandse Zee opereert. Havenbezoeken aan Cadiz, Southampton, Den Helder en Brest.

mei 2001

7e activatie voor deelname aan de oefening TRIDENT D'OR-01.

14 septembre 01

Admiraal Gramellini, de Italiaanse CINCNV, volgt Admiraal Rapallo op als CEMF.

4 oktober 01

8e activatie in Almería (Spanje) voor de deelname aan de oefeningen DESTINED GLORY 01.

Tekst en foto's: G.A.H. Toremans



De quart à la chaufferie

(Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les chaufferies -et les chauffeurs- et que vous n'avez jamais osé demander)

En complément aux articles de Pierre Latinis sur les Algerines, voici un article de vulgarisation sur les chaufferies de cette classe de bateau.

Sauf peut-être pour rappel, ce texte ne s'adresse pas directement aux anciens mécaniciens. Ils savent bien de quoi il s'agit. Tous les autres par contre vont enfin entrer dans le saint des saints de la machinerie marine. Approchons donc sur la pointe des pieds et observons!

Cela fait déjà une semaine que l'on a quitté le port d'Ostende. La mer est calme et la campagne de «Garde-Pêche» bat son plein.

Les hamacs se balancent lentement au gré du roulis dans les mess. On ne tangué presque pas, ce qui permet de faire l'économie des gaccettes qui autrement cassent sans arrêt à chaque fois que le bateau monte ou descend au gré de la mer. Le confort est total! Il n'est donc pas étonnant que les corps qui y reposent soient totalement alanguis.

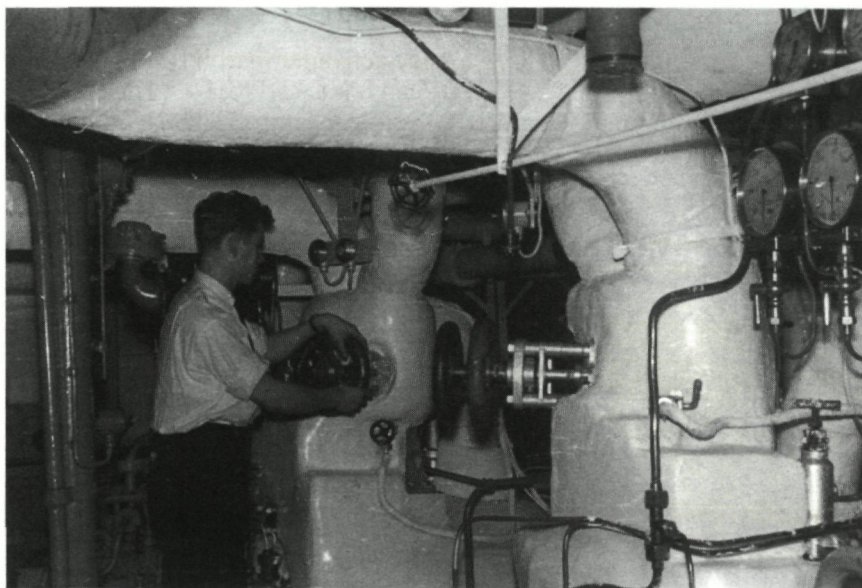
Il est 23h35 et un rayon de lampe électrique se balade sur le sol. Il s'approche d'un hamac et une main secoue légèrement le dormeur en murmurant: «Il est déjà temps. La cuisine est ouverte, tu peux te préparer quelque chose et il y a du café». Le rayon lumineux s'éloigne, laissant l'ex-dormeur reprendre lentement conscience. Il est temps de se lever car, dans moins d'une demi-heure, il va prendre le quart minuit/quatre dans une des chaufferies (stoke-hold). S'accrochant aux barres qui tapissent le plafond et auxquelles sont suspendus les hamacs, il se laisse glisser sur le sol et commence à s'habiller lentement dans la faible lumière des lampes rouges au ras du sol. Ses vêtements de travail se trouvent en tas à ses pieds et c'est sans difficultés qu'il les enfle. Quand les souliers sont lacés, laissant le hamac vide à sa place, il se rend à la cuisine où il se prépare un gros paquet

de tartines. C'est aussi là qu'il retrouve son second de quart et ceux de l'autre chaufferie. Les provisions sous le bras, ils se rendent dans le mess bâbord (ou tribord suivant la chaufferie qu'ils doivent habiter pendant les 4 heures) où se trouve l'entrée du sas de sécurité.

Il fait presque noir dans le mess et la lampe verte indiquant que la porte peut être ouverte sans danger est allumée. Ils actionnent le signal demandant aux locataires actuels de la chaufferie de ne pas ouvrir l'écotille. Dès qu'ils sont entrés dans le sas, la porte est refermée rapidement. Ils se trouvent dans une pièce

minuscule, étanche à l'air avec seulement la porte vers l'extérieur et le trou rond bien obstrué par une écotille qui permet d'entrer dans la chaufferie.

Sur les Algerines, la chaufferie est sous pression. Un très gros ventilateur actionné par une machine à vapeur propulse une grande quantité d'air dans la pièce, ce qui permet d'alimenter les foyers en air, d'avoir un bon tirage et d'obtenir un grand rendement de la chaudière. Le seul inconvénient -et il est de taille-, c'est que pour pouvoir rester sous pression, il ne faut pas que la chaufferie soit mise en contact avec l'air



Dans la salle des machines: les conduites de vapeur arrivent aux turbines.



Réglage précis du débit de la vapeur lors des «postes d'appareillage».
Aux vannes: Jacques Silon et Georges Linet.

extérieur. La seule sortie pour cet air sous pression est la cheminée en passant par les foyers de la chaudière et aucune dérogation pendant le fonctionnement n'est acceptable. On utilise donc un système d'écluse pour passer de l'air extérieur vers l'air sous pression de la chaufferie. Si par malheur la porte extérieure et l'écotille sont ouvertes en même temps, il en résulte un magnifique retour de flamme qui brûle tout sur son passage, avec une grande prédilection pour les imprudents qui n'ont pas pris garde aux indications données pas les lampes de sécurité. Si c'est vert, on peut accéder à l'intérieur du sas - Si c'est rouge, c'est qu'il y a déjà une issue qui est ouverte et il est interdit d'ouvrir l'autre en même temps!

Dans la salle attenante au sas, se trouve une écluse semblable. Pourtant, la presque totalité de l'espace est occupée par un énorme ventilateur qui souffle son flot d'air directement dans la chaufferie. Il est actionné par une machine à vapeur à piston et la roue à aube, comme celle d'un moulin à eau, a un diamètre de plus d'un mètre. On retrouve aussi dans cette pièce une écotille donnant dans la chaufferie et une porte donnant dans un mess mateLOTS ou sous-officiers (BB ou TB). Dans une installation sous pression les conséquences sont encore plus dramatiques si l'on ouvre l'écotille du ventilateur alors que la chaudière

est en fonctionnement car, choisissant la loi du moindre effort, l'air de la chaufferie est aspiré créant un vide qui aspire avec encore plus de violence les flammes du foyer avant de les souffler avec force de haut en bas via le ventilateur. Ce n'est plus un simple retour de flamme, c'est un véritable chalumeau qui est mis en activité. Comme la salle du ventilateur est en contact direct avec l'air extérieur, l'ouverture de la porte d'accès ne cause aucun ennui, juste une petite dépression dans le mess où elle se trouve. C'est par cette pièce que le chef de quart commence sa prise de quart. Il faut en effet contrôler le niveau d'huile dans le carter de la machine du fan (le ventilateur). Il faut aussi contrôler s'il n'y a pas trop d'eau (vapeur condensée) dans l'huile car le mélange se transforme souvent en une émulsion (comme une mayonnaise) tout à fait incapable de graisser quoi que ce soit.

Pour gagner du temps et limiter les ouvertures et fermetures des portes et des écotilles, le chef de quart et le second entrent ensemble dans la chaufferie. Après avoir ouvert l'écotille, il vaut mieux enfiler des gants de cuir car les échelons de l'échelle de fer sont brûlants. Les contrôles s'effectuent directement avec le quart descendant: niveau d'eau dans la chaudière, pression de la vapeur, niveau des tanks de fuel, température du fuel, combien

de feux sont actifs, les brûleurs de réserve sont-ils nettoyés, n'y a-t-il pas de production de fumée, etc... Quand tout est en ordre, chaque chef de quart signe le logbook et le quart descendant quitte la chaufferie (en montant). Les hommes vont se laver avant d'aller se coucher.

En bas on s'organise. La première question est de savoir si l'air extérieur n'est pas trop froid. On cuit partout et pourtant, sous le ventilateur, les cheveux se plaquent sur le crâne et le froid pénètre les vêtements. Etre chauffeur est un paradoxe permanent. Il y a parfois plus de 70 ° centigrades dans la chaufferie et sous le fan on peut fabriquer des blocs de glace pour l'apéritif (en Islande, les pièces métalliques se trouvant directement sous le ventilateur gèlent). Comment faut-il alors s'habiller? Malgré la chaleur, comme tout est brûlant, on opte souvent pour une bonne protection et on sue pendant 4 heures (lors des campagnes de garde-pêche, il n'est pas rare de voir les chauffeurs emmitoufflés dans un duffel-coat pour supporter le froid de l'air pulsé par le ventilateur).

Le quart a maintenant son rythme de croisière et la ronde des contrôles et des réglages commence. Les turbines dans la salle des machines consomment une grande quantité de vapeur d'eau. Vapeur produite par les chaudières et il faut en permanence compenser la consommation en ajoutant de l'eau pour maintenir un niveau dans la chaudière aussi constant que possible. Deux niveaux d'eau, un à gauche, l'autre à droite permettent de juger du niveau d'eau réel de la chaudière malgré les mouvements du bateau. (En fait s'il y a deux niveaux, c'est aussi par mesure de sécurité. Comme pratiquement tout ce qui est vital sur une Algerine, les niveaux d'eau sont en double et si l'un d'eux est hors service, il reste toujours l'autre pour continuer à travailler). S'il y a trop peu d'eau, on court le risque de brûler un des très nombreux tubes métalliques dans lesquels l'eau circule et est mise en contact avec la chaleur du foyer. S'il y a trop d'eau, il y a risque que la vapeur en quittant la chaudière emporte avec elle des gouttelettes de l'eau qui bouillonne et de par leur vitesse de transport abîmeraient sans rémis-

sion les pales fragiles des turbines. Dans les machines à vapeur à triple expansion l'accumulation de l'eau dans les cylindres pourrait provoquer l'explosion de la machine. C'est donc avec une attention constante qu'il faut régler le débit de la pompe d'alimentation d'eau pour maintenir le niveau d'eau constant.

Le deuxième souci du chauffeur est de maintenir la pression, dans la chaudière, constante. On y parvient en maintenant la température de l'eau aussi constante que possible en utilisant un ou plusieurs des trois brûleurs dont la chaudière est pourvue.

Pour mettre un nouveau brûleur en activité, on empoigne un «fakkkel» (torche fabriquée d'une tige de fer au bout de laquelle on a attaché un chiffon ou du coton de nettoyage et qui baigne dans un seau de mazout), on la glisse dans le foyer par un trou d'inspection. Quand il est enflammé, on le sort et glisse ensuite dans le trou d'allumage du brûleur choisi avant d'ouvrir la vanne d'arrivée du fuel. Dès que le foyer brûle gaiement, on éteint le «fakkkel» dans le seau de mazout. Il faut le plonger rapidement dans le liquide pour ne pas provoquer un incendie.

Le fuel utilisé dans les chaudières n'est pas le «fioul» qu'utilisent les Français pour faire le plein de leur voiture diesel. C'est un combustible presque solide. Sa viscosité à froid est comparable à celle du sirop de Liège (même couleur aussi, mais pas la même odeur). Il faut donc le réchauffer pour le liquéfier avant de pouvoir le pulvériser dans la chaudière. On l'envoie donc sous pression dans un réchauffeur à vapeur. Il se liquéfie et il est alors possible de le faire passer par les petits orifices des brûleurs. Les chauffeurs ont donc aussi la responsabilité de maintenir la température du fuel constante en réglant le débit de vapeur en fonction du débit de fuel (suivant qu'il y a 1, 2 ou 3 brûleurs en activité et suivant que l'on utilise des brûleurs à petit, moyen ou grand débit). C'est la consommation de vapeur par les machines principales et auxiliaires qui décide le chef chauffeur de son choix. Suivant la consommation de vapeur, il y a une plus ou moins grande consommation d'eau. Une pompe à

débit réglable permet d'ajouter plus ou moins d'eau dans la chaudière. L'eau d'alimentation de la chaudière est, elle aussi, réchauffée avant d'être pompée dans la chaudière (cela évite les tensions internes dans les cuves de la chaudière, causées par une trop grande différence de température entre l'eau de la chaudière et celle d'alimentation). Il faut donc en permanence veiller à ce que le niveau d'eau reste constant et aussi que la température de l'eau ne baisse pas. C'est ici qu'il faut jouer avec le débit de fuel et le nombre de brûleurs. Ce n'est pas tout car en fonction du nombre et du type de brûleurs, il faut aussi régler le débit d'air en modifiant la vitesse du ventilateur. Plus il y a de brûleurs en service, plus la quantité d'air utilisée est importante. C'est à l'aide d'une vanne à très longue tige que le chauffeur commande d'en bas la machine à vapeur et règle la quantité de vapeur admise dans la machine modifiant la vitesse du ventilateur.

Le travail du chauffeur est donc de toujours prévoir les besoins en vapeur du bateau et de régler en conséquence le débit des différentes pompes, réchauffeurs et ventilateur pour avoir toujours un niveau d'eau constant, une température constante et une pression tout aussi constante. S'il y a subitement une plus grande consommation de vapeur, le niveau d'eau va baisser rapidement avec les risques de surchauffe des tuyaux de circulation d'eau. Si la consommation de vapeur baisse très rapidement alors que la chaudière est

à plein régime, le niveau d'eau va monter et le risque est grand que la vapeur entraîne avec elle des gouttelettes d'eau qui auront un comportement dévastateur partout où on les retrouvera.

Ce n'est pourtant que dans les cas extrêmes que le chef de quart à la salle des machines prévient les chauffeurs (à l'aide d'un antique «Voice pipe») qu'il va y avoir une consommation plus importante ou moindre de vapeur (manœuvres de port par exemple).

Nous parlions plus haut du ventilateur (le «fan»). Il faut aussi savoir qu'une quantité d'air trop faible dans la chaudière provoque de la fumée noire et qu'une trop grande quantité d'air provoque de la fumée blanche (un peu comme pour un nouveau pape). Dans les deux cas il y a mauvaise combustion et automatiquement mauvais rendement. Pour un bateau de guerre, la production de fumée est toujours mauvaise car elle peut, comme dans les films de cow-boys, attirer l'attention de l'ennemi. Il y a donc dans chaque chaufferie une sorte de périscope permettant de contrôler à l'extérieur la situation fumigène des cheminées. (Alors qu'un observateur très attentif ne voit qu'une seule cheminée, il y a en fait un tas de trous. Deux conduits de cheminée pour les chaudières et il faut y ajouter tous les tuyaux d'échappement des différents moteurs et l'échappement des soupapes de sûreté des chaudières. On peut signaler que dans la cheminée, on trouve aussi le stock et le matériel du chef chauffeur.)



C'est sur la cheminée que se trouve aussi la sirène (le sifflet en langage marin). La sirène est à vapeur et il arrive souvent qu'après un chômage prolongé, la conduite d'eau soit remplie d'eau ce qui fait qu'au lieu de produire un son, elle crache une bonne quantité d'eau tiède. Pour peu qu'un malheureux se trouve sur le pont, en dessous, il recevra sur la tête cette lavasse peu agréable.

Nous venons de décrire le fonctionnement d'une chaufferie. Comme sur les Algerines il y a deux chaudières, il faut que, sans se voir, les chauffeurs établissent une harmonie pour que ce ne soit pas une seule qui fasse tout le travail (une chaudière avec trois brûleurs en service et l'autre avec un seul par exemple). Comme les deux conduits de cheminée des chaudières donnent l'impression d'être un unique passage, il y a parfois aussi conflit entre les responsables des chaufferies qui s'accusent mutuellement d'être le fabriquant de fumée.

Les Algerines sont des bateaux et, comme sur tous les bateaux, il n'y a pas que les réglages qu'il faut effectuer pendant les quarts. Il faut aussi procéder à l'entretien, contrôler le niveau des graisseurs et le modifier si nécessaire, veiller à ce que tout soit propre car la crasse peut être source d'incendie et d'accidents. Quand un brûleur est hors service, il est démonté pour être nettoyé. Un brûleur sale se met souvent à couler et le fuel brûle alors calmement dans le fond de la chaudière sur les briques réfractaires sans produire de chaleur. Cela provoque par contre une très belle fumée noire.

Suivant les besoins en vapeur, le chef de quart a la responsabilité du choix du type de brûleur. Les brûleurs sont placés en triangle, un au-dessus et deux en bas, et il s'arrange pour avoir un certain équilibre en mettant toujours deux brûleurs semblables en bas.

On a beaucoup parlé de la chaufferie et de la chaudière. La chaudière est de type «Amirauté» (Admiralty). Elle se compose d'un gros cylindre placé en haut et de deux cylindres d'un diamètre plus petit en bas. Les cylindres sont reliés entre eux par de minces tuyaux (il y en a des centaines) qui augmentent la surface d'eau qui est en contact avec le feu. Ils permettent aussi la circulation de l'eau dans la chaudière; l'eau «moins chaude» descend dans les tuyaux extérieurs et l'eau «plus chaude» monte dans les tuyaux se trouvant le plus près du foyer. C'est dans ces tuyaux centraux que la production de vapeur est la plus importante. L'ensemble cylindres et tuyaux est placé dans une sorte de pièce maçonnée en briques réfractaires de forme triangulaire. Le tout est placé dans une cale de hauteur de deux ponts. Les parties extérieures des cylindres qui ne sont pas exposées au feu sont protégées par une bonne couche d'amiante (on ne parlait pas encore de cancer en ce temps là). Comme il y a deux étages dans la chaufferie, il y a une passerelle en forme de grille (pour que l'air puisse passer sans retenue) au niveau du pont supérieur, ce qui permet de se trouver à la hauteur du cylindre supérieur. On a ainsi accès aux niveaux d'eau et sans acrobaties il est possible de les net-

toyer. La passerelle se prolonge aussi de chaque côté du gros cylindre et donne accès à la soupape de sûreté, aux conduits de vapeur et à toute la tuyauterie que l'on trouve en quantité dans la partie machine d'un bateau. C'est par ces passerelles que l'on peut sans trop d'inconfort, repeindre les parois et les tuyauteries.

Il est maintenant 3h30! Le chef de quart envoie son second réveiller ceux qui les remplaceront à partir de 4h00. Le niveau des réservoirs, eau et fuel, est contrôlé et on ajoute ce qu'il faut pour les remplir pour le quart suivant. Les brûleurs de réserve sont nettoyés et placés dans les «racks» de rangement (râteliers où les brûleurs sont rangés). Le sol est nettoyé au mazout, les pompes sont graissées, le logbook est rempli une dernière fois.

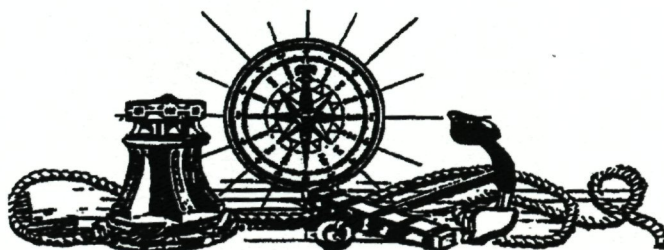
Il ne reste plus qu'à attendre la relève.

La danse recommence pour le quart suivant (reprendre à la première ligne pour suivre leur parcours).

Source: AFNRB

Photos: collection privée

Texte: G. Linet



MARITIEM PANORAMA

DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE JAARRESULTATEN 2001

Ondanks de daling van de trafiek toch nog enkele records

2001 was voor veel havens een moeilijk jaar. Wegens de tegenvallende economische groei en de gevolgen van 11 september, kenden er heel wat havens minder goede trafiekcijfers. Voor Zeebrugge speelden daarnaast ook nog 2 andere factoren een negatieve rol, namelijk het stopzetten van de steenkooltrafiek en de liberalisering van de Europese energiemarkt. Dit laatste had een daling van de aanvoer van vloeibaar aardgas tot gevolg. Positief daarentegen waren de sterke toename van de trafiek van nieuwe auto's en de heropleving van de fruitaanvoer. Na 2 recordjaren kende de haven vorig jaar een daling van de goederenoverslag met 9,50% tot 32 mln ton.

De tabel hieronder geeft daarvan een overzicht.

	2001 mln ton	2000 mln ton	verschil in %
Roro	14,4	15,4	-5,8
Containers	10,5	11,5	-8,8
Stukgoed	1,1	1,0	+5,2
Vloeibare bulk	4,0	5,1	-18,3
Vaste bulk	2,0	2,5	-19,5
Totaal	32,0	35,5	-9,5

Verder bespreken we de resultaten van de voornaamste trafieken in 2001.

Roro -5,8%

Ondanks de daling werd een recordaantal nieuwe auto's overgeslagen, namelijk 1.253.563 (+21,57%). Daardoor is Zeebrugge op dit vlak nr. 1 in Europa en zelfs in de wereld. Zo liepen verleden jaar 400 grote autoschepen de haven binnen.

Niet minder dan 13 automerken die maken nu gebruik van de kusthaven. Daarenboven laten sommige ervan daar logistieke taken uitvoeren zoals: dealerfuncties, afwerken van de wagens met opties, voorbereidingen van de levering, enz..

Een trafiek dus met een hoge toegevoegde waarde.

Het RoRo-verkeer tussen het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Zeebrugge kende minder succes. Andere kusthavens, zoals Duinkerke en Oostende zorgen voor concurrentie, terwijl er zich ook een verschuiving voordoet van de trailer naar de container voor het goederenvervoer.

Container -8,8%

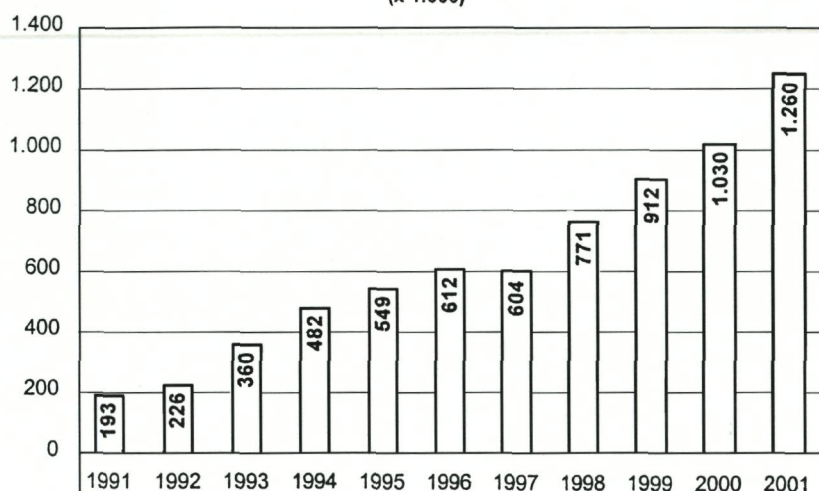
Wegens de afzwakkende wereldhandel in 2001, kenden nogal wat havens in de range Hamburg - Le Havre een terugval van de containeractiviteit. Alleen de Noord-Duitse havens presteerden sterk. In Zeebrugge daalde het aantal TEU (20 foot equivalent unit) van 965.345 in 2000 naar 875.926 in 2001 (-89.419).



Foto: APZI Zeebrugge

In 2001 liepen in Zeebrugge meer dan 400 grote autoschepen (met een capaciteit van 5.000 wagens elk) binnen

Evolutie aantal nieuwe wagens
(x 1.000)



Ook de onvoldoende ontsluiting van de haven via de binnenvaart blijft een ernstige handicap. Gent en Antwerpen daarentegen kunnen ten volle gebruik maken van de binnenwateren voor de aan- en afvoer van goederen. Op de shortseadiensten blijven de containers het goed doen in Zeebrugge.

Conventionele ladingen +5,2%

De aanvoer van fruit uit Nieuw-Zeeland en Centraal-Amerika en papierpulp uit Scandinavië groeide verder. Voor vers fruit en fruitsappen was er zelfs een stijging van 20%.

Vloeibare bulk -18,3%

De openstelling van de energiemarkt bracht met zich mee dat men de Methania inzette voor de bevoorrading van andere markten. Daardoor werden de leveringen in Zeebrugge tot de helft teruggebracht. Er wordt nu gezocht naar andere mogelijkheden, zoals verleden jaar de aanvoer uit Nigeria en Oman.

Vaste bulk -19,5%

De sluiting van de ZBM-terminal voor steenkool en erts is de oorzaak van deze scherpe daling. Maar ook de aanvoer van bouwmaterialen daalde sterk. Dit gaf een verlies van 500.000 ton.

Passagiers + 30.000

Het aantal passagiers dat van de haven gebruik maakte, steeg met 30.000 tot 680.000. Dat cijfer had nog hoger moeten liggen, maar na de gebeurtenissen van 11 september werden alle aangekondigde aanlopen van cruiseschepen geschrapt, zodat hun aantal van 34 naar 26 terugviel. Wel waren er in totaal meer passagiers: 56.000 i.p.v. 24.000 het jaar ervoor. Ook P&O-NSF vervoerde meer passagiers, namelijk 400.000, een toename met 28.000.

Werkgelegenheid

Naast de goederentrafiek is er natuurlijk ook nog de werkgelegenheid die daardoor gecreëerd wordt. In Zeebrugge voerden de erkende havenarbeiders een record aantal shifts uit, namelijk 204.100 tegen 203.922 het jaar ervoor. In 1997 waren er dat nog 25% minder. Een mooi resultaat voor de 1.058 havenarbeiders die er aan de slag zijn.

Distributie

2001 kan het jaar van de doorbraak in de distributiesector in Zeebrugge genoemd worden. De papierterminal van StoraEnso in het Wielingendok, was goed voor de aanvoer in 2001 van 1,2 mln ton papier. De dienst op Göteborg (Zweden) heeft nu 6 aanlopen per week met 2 schepen.

De bandenproducent Bridgestone-Firestone zal zijn activiteiten voor de distributie in de achterhaven verder uitbreiden. De opslagruimte van 28.000 m² voor het stockeren en de distributie van grote banden moet nog vergroot worden. Die uitbreiding moet het mogelijk maken ook banden voor personenwagens vanuit Zeebrugge in West-Europa te verdelen.

De Fruitsappengigant Tropicana die fruitsap uit Californië aanvoert in Zeebrugge, zal in de haven een eenheid bouwen voor de opslag en verpakking ervan. De installatie zal een capaciteit hebben van 100 mln liter sap per jaar. De werken zijn al aan de gang en de oplevering is voorzien voor 2003. Er zullen 100 mensen tewerkgesteld worden.

Nog enkele vooruitzichten

In 2002 is de maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) begonnen met de nodige stappen te zetten om de installaties van de Flanders Container Terminals (van de Antwerpse Katoennatie) in het Albert II-dok te recupereren, aangezien daar in de laatste jaren bijna alle trafieken verdwenen zijn. De havendirectie wil tot een herwaardering ervan komen en zo nieuwe klanten aantrekken.

In 2002 moeten de baggerwerken beginnen voor de verdieping van de toegangseul van 52 op 55 voet. Dit is nodig om de alsmaar grotere schepen in Zeebrugge te kunnen ontvangen.

MBZ houdt ook vast aan de aanleg van het Noorderkanaal dat Zeebrugge met het kanaal van Terneuzen moet verbinden. Daardoor zal de kusthaven beter verbonden zijn met het Europees waterwegennet. Het kanaal Oostende-Brugge-Gent is immers ontoereikend voor de binnenschepen van vandaag.

T. Slabbynck

The logo for DEXIA, featuring the word "DEXIA" in a bold, white, sans-serif font. A stylized white 'X' is formed by two intersecting diagonal lines that cross through the letter 'X'.

Banque

Le 56^e congrès international de l'A.I.C.H.

Dans le sillage des grands voiliers d'antan !

Hormis le port de St. Malo (Fr.), siége de l'Association Internationale des Cap-Horniers - A.I.C.H., pouvait-il y avoir choix plus judicieux que le Chili et son mythique Cap Horn pour organiser l'un des derniers congrès de cette belle amicale fondée en 1936?

A cette époque, sentant la nécessité de perpétuer une longue tradition, quelques capitaines au long cours français qui avaient doublé le cap Horn à la voile au moins une fois, décidèrent de se regrouper en une association. Ces cap-horniers, les seuls considérés comme tels à part entière, se rendaient à bord de trois- et quatre-mâts d'Europe à Valparaíso, Iquique, Antofagasta, Taltal, etc. voire plus loin encore, pour y quérir laines, grains, guano, bois et autres phosphates naturels nécessaires à l'essor de notre industrie occidentale.

En novembre dernier, répondant à l'invitation du Contre-Amiral R. Benavente, Président de la section chilienne, une centaine de participants, marins et compagne venus de douze pays différents, se donnèrent rendez-vous à Santiago pour assister au 56^e et antépénultième congrès de cette association. Las, oeuvre du temps, parmi eux ne figuraient plus que quelques authentiques 'albatros' ou 'malamoks'(*). Même le Grand Mât -- entendez le Président de l'Amicale -- le capitaine Sumfleth n'avait pour des raisons de santé pu effectuer le long



Hoisting the flags sur la façade maritime de Valparaíso.

déplacement vers l'Amérique du Sud. Il avait néanmoins désigné notre compatriote le capitaine Roger Ghys, secrétaire-général de l'A.I.C.H., comme Acting Grand Mât.

Pour les membres et amis de l'amicale, il importait non seulement de perpétuer le souvenir d'une fabuleuse époque révolue, mais aussi de transmettre aux jeunes générations de marins, l'esprit dans lequel il convenait, à une certaine époque, d'aborder la mer et de remémorer qu'en vertu d'une longue tradition océane, les mêmes valeurs morales et humaines sont encore toujours requises. Pour d'aucuns, héritiers de marins ayant navigué à bord de

windjammers, se retrouver là était une sorte de pèlerinage, de retour aux sources où leurs aînés avaient jadis, tant de fois fait escale en terre chilienne. Le record étant détenu pensons-nous, par l'oncle de l'un d'entre eux, qui doubla le CapDur quarante deux fois, dont douze fois comme capitaine!

La dynamique section chilienne, qui fut fondée en 1987 et compte actuellement quelque 130 membres, n'avait lésiné ni sur la qualité de réception de ses nombreux hôtes, ni sur l'ampleur de la promotion de ce fabuleux pays comptant plus de 4.200 km de côtes pour une superficie totale de 756.000 km². Qu'on en juge par le programme proposé:

(*) Albatros: titre donné à ceux qui passèrent le cap Horn comme commandant d'un voilier.

Malamok: désigne un cap-hornier ayant passé le Horn en qualité de matelot et/ou cadet mais qui devint capitaine au long cours par la suite.



L'AP Aquiles amarré au wharf de Puerto Williams

Après un cocktail de retrouvailles le 29 octobre en fin d'après-midi dans les prestigieux salons de l'hôtel Neruda de Santiago suivi d'une bonne nuit 'franche', les congressistes se rendirent à Valparaíso -- el Puerto de Valparaíso, comme disaient avec tant de fierté les Chiliens -- distant d'une centaine de kilomètres. A 11h.00, en présence du Vice-Amiral D. Arellano, directeur de l'Académie Navale, et d'autres personnalités civiles et militaires de haut rang, se déroula au port la très officielle cérémonie Hoisting of Flags. Tandis que la Musique de l'Armada de Chile interprétait successivement les divers hymnes nationaux, les capitaines représentant les sections envoyèrent tour à tour les couleurs.

Cette manifestation fut suivie par une didactique visite à la Cape Horner's Room du Naval and Maritime Museum de la ville, où sont exposés moult objets et documents provenant des sections A.I.C.H. des quatre coins du monde.

Vint ensuite le service oecuménique conduit par Monseigneur G. Duarte, Archevêque de Valparaíso, assisté du Chapelain de l'Académie Navale et d'un représentant des églises Anglicane et Luthérienne, et un déjeuner au Mess des Officiers, où sur la terrasse ensoleillée dominant la baie de Valparaíso et Vina del Mar, était généreusement proposé le célèbre pisco sour, l'apéritif national sans lequel Chile ne serait pas tout à fait le Chili!

Cap au sud!

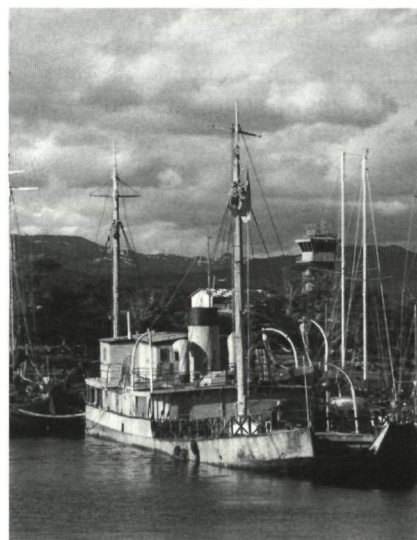
Le lendemain matin, presque aux l'aurores, l'équipage - A.I.C.H s'envola vers le sud, pour rejoindre Punta Arenas et y embarquer sur le navire-amiral de la flotte chilienne, l'AP 47 AQUILES. Commandé par le Capitaine de Corvette R. Gonzalez, un marin expérimenté et courtois, ce transport de troupes et appui logistique construit au Chili en 1985 sur base de plans canadiens, déplace 2.767 t. pour une longueur de 103,0 m.; l.: 17,0 m. et un tirant d'eau de 5,5 m. Il est en outre conçu pour être utilisé comme navire-hôpital en cas de catastrophe naturelle, dispose d'une plate-forme héli à l'arrière, a une capacité d'emport de 250 hommes et peut embarquer un LCVP.

L'histoire de Punta Arenas, cette importante base maritime et capitale de la Patagonie comptant actuellement près de 129.000 habitants, commença le 18 décembre 1848, lorsque le gouverneur du Territoire de Magellan, le colonel José de los Santos Mardones, érigea cette ancienne garnison-prison militaire en une ville sise à 60 km au nord de Fuerte Bulnes, le premier peuplement chilien en Patagonie. Désigné longtemps sur les cartes maritimes anglaises sous le nom de 'Sandy Point', cet havre, jadis escale technique puis commerciale, est situé par 53° de latitude sud, au sud des Andes, face à la Cordillère Darwin et fait partie de la plus vaste région du Chili, celle dite de Magallanes.

Une des caractéristiques de Punta Arenas et de la Patagonie en général, est l'omniprésence du vent qui marque profondément la vie des habitants sans jamais empêcher le développement de leurs activités prétendent-ils. Si la température moyenne annuelle est de 6,5° C -- janvier étant le plus chaud avec 13° et juillet le plus froid avec 2° C! -- entre les mois d'octobre et mars, les rafales de vent qui dépassent les 120 km à l'heure sont fréquentes!

D'un point de vue historique, c'est en 1520, soit moins de trente ans après la découverte de l'Amérique par C. Colomb, que le Portugais Fernão de Magalhães (1480-1521), passé au service de Charles Quint, entreprit le premier voyage autour du monde avec cinq navires (les Trinidad, Concepción, Vittoria, San Antonio, et Santiago) et découvrit le Chili par le sud.

Dans l'infortune des coups de vent, des puissants courants marins et traîtres écueils rocheux, le 21 octobre de cette année-là, fort des trois navires survivants de sa flotte, il embouqua d'est en ouest un détroit long de 600 km qu'il nomma Canal de tous les Saints et mettra trente-sept jours pour relier les deux océans. Ce n'est que bien plus tard que les historiens rendirent hommage au découvreur en le rebaptisant Estrecho de Magallanes. Et que le poète le décrivit « .. comme un caprice de la nature, une lettre 'U' qui serpente en frôlant le continent jusqu'à en faire jaillir des étin-



The Haul of Charity; le plus austral des yacht-clubs.

celles, d'où naissent les rades, les fjords et les baies.»

Quant à nous, cette capitale australe restera aussi liée historiquement à notre patrimoine maritime. Souvenez-vous en effet, que lorsque le trois-mâts barque Belgica, capitaine A. de Gerlache, quitta Anvers le 16 août 1897 pour aller hiverner en Antarctique, il fit escale à Punta Arenas du 1er au 14 décembre pour un ultime ravitaillement. Il y fit à nouveau escale au retour, en mars 1899.

Le très convivial Museo Naval local consacre bien sûr une salle au grand sud extrême -- sur une partie duquel le Chili exerce la souveraineté -- ainsi qu'aux exploits de nos compatriotes dont la vie constitue le hobby de Luis Vasquez, le conservateur des lieux.

A larguer les amarres!

Par une température printanière de 9° C à peine et un vent soufflant de la péninsule de Brunswick à 4 - 5 Beaufort, l'Aquiles mit le cap vers le sud dans le Détroit de Magellan, doubla le Cap Froward, -- pointe extrême du 'continent' sud-américain sur laquelle fut érigée en 1987 la Cross of the Seas, une croix métallique de 24 mètres de haut en hommage à la visite du Pape Jean Paul II -- emprunta le Canal Cockburn, goûta l'embrun salé du Pacifique avant d'engainer, via le Paso Brecknock, le Beagle, absolu royaume des orques, des phoques, des albatros et du légendaire Caleuche! Relevant au passage le Garibaldi Sound, l'île O'Brien par bâbord et les splendeurs sauvages des multiples glaciers séculaires de la Cordillera Darwin dont certains pics culminent à plus de 2.000 mètres.

Là-bas, ces paysages grandioses et désolés sont l'œuvre des glaces qui, il y a vingt mille ans, recouvraient la région sur plus de 13.000 km². Ainsi, el Campo de Hielo Patagónico Sur constitue à l'exception de l'Antarctique, le plus grand réservoir d'eau douce d'Amérique du Sud. Le retrait des glaces pendant la dernière ère glaciaire a dessiné la grande diversité géographique des 'Magallanes' et donné naissance à tout un système complexe de val-



Le Lonsdale à Punta Arenas, témoin muet d'une époque révolue.

lées, fjords, cascades et cours d'eau d'une absolue beauté. Et de (re)lire les récits de l'écrivain chilote Francisco Coloane pour s'imprégner à plein sens de ce pays de tous les superlatifs.

Le morcellement géologique, les conditions météo souvent extrêmes alliées aux courants récurrents ont fait de ces régions un vaste cimetière d'hommes et de navires. Le premier navire qui y fit naufrage fut le Santiago en mai 1520, l'un des cinq navires de la flotte de Magellan. Suivi au fil des siècles par de nombreux autres qui constituent une liste longue de plusieurs centaines de navires de tous types qui reposent à jamais dans les profondeurs glaciales du Détroit et ses dédales.

Une exception toutefois, celle du voilier anglais Lonsdale, aujourd'hui encore «beaché» en baie de Punta Arenas. Parti au siècle dernier d'Europe avec un chargement de charbon à destination du Chili, le feu se déclara à bord tandis que le navire était à l'ouvert des îles Falkland. Il chercha refuge à Port Stanley où l'incendie put être définitivement circonscrit. Bien que gravement endommagé, le trois-mâts fut racheté et réarmé par un armateur chilien avant de finir sa carrière comme ponton.

Laissant l'ex-bagne argentin Ushuaia par bâbord, la progression se poursuivit jusqu'à la stratégique base navale de Puerto Williams, distante de 320 milles nautiques de Punta Arenas. Accrochés aux

majestueuses formations rocheuses Dientes de Navarino et baignés par les eaux froides du Beagle, seuls quelques logis en bois témoignent d'une présence humaine dans cet univers austère et sauvage. Ce sont ceux des trois à quatre cents militaires, qui pour des raisons professionnelles sont détachés sur cet avant-poste austral qui n'est assurément pas renseigné comme très touristique dans le 'Lonely Planet Guide'!

Toutefois, vu la qualité des passagers débarqués du AP AQUILES ce jour-là, de fort instructives visites furent organisées pour eux e.a. au musée régional Martin Gusinde, au parc ethno-botanique, etc, avant d'être conviés par C. de la Maza, le commandant du District naval, à déguster un fabuleux Micalviton, le mets national par excellence, à savoir le très savoureux King Crab. Discours et toasts de circonstance furent appréciés comme il se doit par les convives attentifs; de même que la médaille commémorative du congrès tenu à Ostende en 1981, que remit en témoignage d'estime le capitaine R. Ghys au commandant de la place.

Mentionnons pour l'anecdote qu'à proximité de cette base navale, dans une crique un peu à l'écart, s'est installé un modeste yachting club comptant une demi-douzaine de yachts, dont un battant pavillon suisse! Et que le convivial clubhouse, dont on sonde quatre pieds

d'eau dans les bilges, n'est autre qu'un ancien navire de servitude de la marine chilienne, jadis baptisé Contramaestro Micalvi. Construit en 1925, il oeuvra pendant des années à l'avitaillement des nombreuses îles de la région, opérant ainsi la jonction entre elles. Dénommé Haul of Charity, il fut pendant ses trente-cinq ans de service le symbole de la souveraineté chilienne dans le sud de la Patagonie. En 1962 il fut transféré comme ponton à Puerto Williams.

L'Aquiles largua les amarres dans la soirée, gagna en latitude sud toute la nuit et vint mouiller l'ancre, le lendemain matin 2 novembre, par beau temps, en rade de Caleda Santander (ex- San León Cove), à quelques encablures du Cap Horn.

Le Cape Stiff, comme le dénomment les Anglais, se situe sur une petite île qui a la forme d'un croissant et est doté d'un promontoire abrupt se dressant à 425 mètres au-dessus du niveau de la mer. Elle fait partie du groupe des îles Wollaston, au sud de l'île Navarino, dans le canal de Beagle, en face de la mer de Drake. Constituée essentiellement de rochers granitiques, le sol y est recouvert par endroits de tourbe imbibée d'eau saline sur laquelle pousse crânement une sorte d'oyat dénommé coïron.

«Le Cap Horn, écrivait P. Guimard, aurait pu n'être à jamais que ce qu'il est: un point sur la carte du monde. Les hommes en ont fait une épopée». Et les bibliothèques regorgent de récits relatifs à cette région la plus hostile du monde. C'est dire aussi que pour les congressistes arrivés en cette latitude extrême, l'instant suprême était arrivé, celui du débarquement sur la mythique Isla Hornos!

Las, d'aucun durent déchanter car le transfert prévu vers l'île au moyen de zodiacs étant subordonné au célèbre 'weather permitting', celui-ci ne put s'effectuer à cause d'un fort vent d'ouest soufflant à plus de 25 Kn qui creusait la mer. Néanmoins, un tirage au sort désigna une trentaine

de 'happy-few' qui furent déposés sur l'île par l'hélico du bord, tandis que les autres passagers du vent voyaient s'envoler l'espoir d'atteindre cette extrémité ultime du continent sud-américain. Un albatros passa!

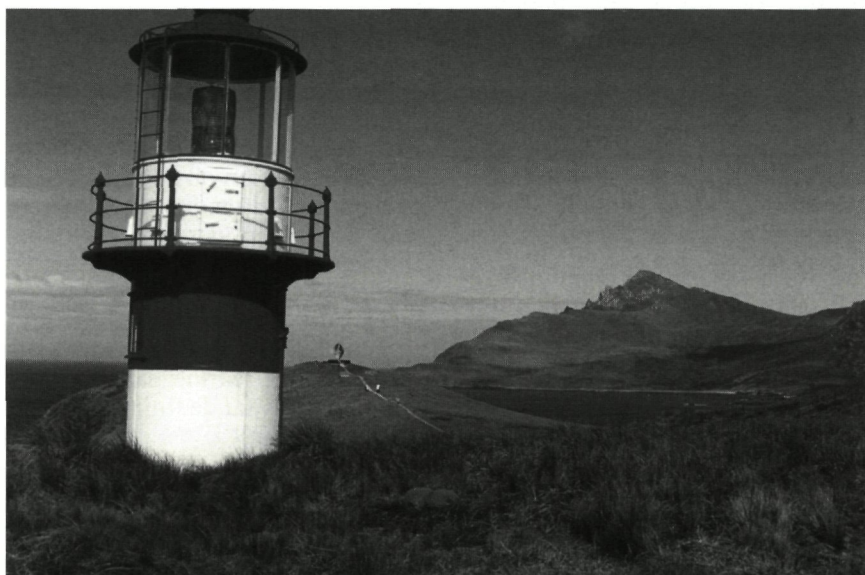
Contrairement à ce que l'on croit, l'île même du Cap Horn --the most fascinating place in the world-- n'est pas si dégarnie. Outre un phare de 40 mètres de haut construit en 1962 et visible à 17 nautiques, au fil des ans quelques monuments remarquables y ont été érigés. Telle cette stèle en marbre (2,55 m. de haut) inaugurée en 1989 et dédiée au 'marin inconnu', un parmi les 10.000 qui ont péri au cours des siècles dans ces parages inhospitaliers. Celui de l'albatros du Cap, datant de 1992 ou encore, sur le promontoire Espolón au SE de l'île, le très joli 'Memorial Lighthouse' rouge et blanc allumé pour la première fois en 1991. Sans oublier la petite chapelle Stella Maris construite en 1978 et la rustique habitation du gardien de ces lieux, le quartier-maître Gonzalo S. Hernandez. Ce dernier, qui réside à l'année sur cet aride récif avec son épouse, ses deux enfants et ses deux chiens, vous révélera que son job consiste à relever journallement les données météorologiques et signaler tout navire passant à proximité. En insistant un peu, peut-être vous dira-t-il avec une parcimonie de mots, le vécu d'un spectacle tout à la fois dantesque et grandiose, lorsqu'en

hiver se rencontrent avec fracas, en une marmite du diable, vents déchaînés et se heurtant aux océans en furie. Quant à son épouse, qui veille aussi au grain, pour quelques pesos elle estampillera d'un sceau spécifique le passeport de l'exceptionnel visiteur, attestant ainsi son passage en ce lieu le plus isolé du monde.

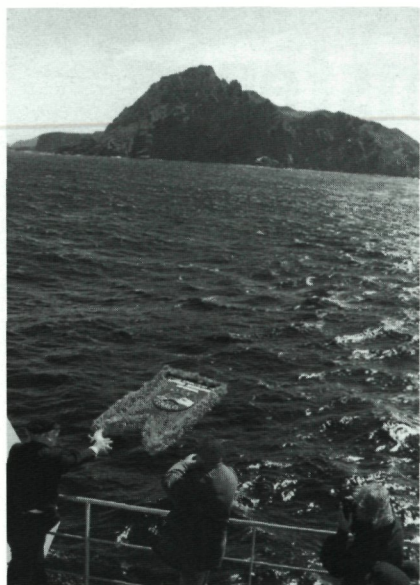
Il nous fut souvent donné, au fil de nos pérégrinations, de pratiquer certains lieux remarquables; de ceux qui suscitent des états d'âmes particuliers ou aiguïssent les perceptions. Ce massif rocheux à la réputation légendaire en fut assurément un! Assis là-bas sur un caillou, le regard tourné vers le large, une sorte d'alchimie magique s'opère qui sublime les sentiments et relativise toute chose. A s'imaginer la vaste planisphère du monde et s'y situer 'down under', induit une dimension différente du vécu quotidien.

Si au fil des siècles, des générations d'hommes ont réussi, ou non, à doubler ce rocher à la voile, rares sont ceux par contre qui y débarquent. Nous eûmes cette opportunité et en rapportèrent, outre de complexes impressions en pagaille, un galet-souvenir bleu-gris, témoin muet d'un univers hors du commun fréquenté jadis par des hommes qui croyaient devoir accomplir l'impossible. Tout un symbole!

Quelques heures de méditation plus tard, l'Aquiles mit en route et, bientôt bousculé par la grande houle



Le Memorial Lighthouse (1991) sur le promontoire Espolón.



Hommage à tous les périls en mer à la méridienne du Horn.

du Pacifique, arrondit lentement le cap d'est en ouest. Comme le veut la coutume, à la méridienne du rocher, en Pos (GPS) 56°00' 23" S - 067°16' 41" W, une gerbe fut lancée par-dessus bord, à la mémoire de tous les périls en mer.

Vingt-cinq heures de belle navigation plus tard à travers les canaux de Patagonie, Punta Arenas fut rallié vers midi et les sacs furent mis à terre.

Rolling Home!

La dernière soirée du congrès, eut lieu le traditionnel fare-well dinner réunissant tous les membres de l'A.I.C.H. au prestigieux club militaire El Curro surplombant la ville de Santiago toute illuminée. Autant d'invités de marque auxquels se joignirent l'Amiral Jorge P. Arancibia, Chef d'Etat-Major de l'Armada de Chile, et d'autres personnalités de haut-bord.

Discours opportuns des administrateurs de l'A.I.C.H.; témoignages émotionnels de fils dont l'aïeul avait doublé Cape Stiff; évocation vivante d'une arrière-arrière-petite fille du célèbre capitaine Blight du H.M.S. Bounty; octroi solennel de la Médaille du Mérite à qui de droit et remise enfin à chaque participant d'un merveilleux albatros sculpté en un bois précieux par l'artiste d'origine française Polyte Solet, marquèrent cette soirée d'un sceau exceptionnel. Le traditionnel mais toujours émouvant shanty 'Rolling Home', repris en chœur par toute l'assistance, clôtura définitivement ce 56^e congrès, non sans que rendez-vous eût été pris l'an prochain, à Nyborg au Danemark.

Le lendemain à l'aube, comme à chaque ultime escale, l'équipage international A.I.C.H. se disloqua en une poignée de solitude ...

Epilogue

Ce 56^e Congrès des Cap-horniers -- et sa séquence touristique additionnelle vers San Pedro et le désert d'Atacama pour certains que nous décrirons dans une prochaine livraison -- aura assurément marqué tous les participants d'une empreinte indélébile. Par sa très professionnelle organisation, due au Président Benavente et sa section chilienne; le choix des villes à visiter une navigation hors du commun vers le Horn au travers de détroits aux rives sauvages, portant des noms de marins illustres; pour l'occasion de retourner aux sources, aux escales du 19^e siècle; pour la qualité et le choix des guides qui commentèrent avec intelligence et savoir, les différents sites visités; pour ses King Crabs et pisco sour; pour la gentillesse et l'hospitalité des habitants; pour

ses vents de Patagonie et la chaleur d'Atacama; pour des congressistes avec lesquels on partagea des moments exceptionnels car éphémères ou des gens de passage avec qui on se lia peu ou prou. Mais aussi sans doute, parce que ce 56^e congrès était l'antépénultième, et qu'il était organisé dans un pays dont la seule évocation du nom éveille l'imaginaire du marin. Toute une épopée!

Les albatros et malamoks issus de cette époque révolue ayant pour la plupart 'crossed the bar', il était une sage et réaliste décision de l'état-major de l'A.I.C.H., de mouiller définitivement l'ancre lors du dernier congrès qui se tiendra à St. Malo en 2003, et de ne point maintenir artificiellement en activité une association dont les membres ne seraient plus que l'ombre des aînés-fondateurs.

Il faut savoir quand le moment est venu de descendre de quart et le faire avec élégance. Cela aussi est assurément sous-jacent au célèbre Esprit de St. Malo!

Photos: Fr. Philips

Saint Bernard du Spuikom



De Radio Maritieme Diensten

Wat zeggen u de Radio Maritieme Diensten of Oostenderadio?

Zendstations, operatoren of GMDSS?

Ruiselede-Wingene, SAR, De Panne, Autolink, TOR, ontvangstations, NAVTEX, Zeebrugge, Antwerpenradio, Middelkerke, 't Pomptje te Oudenburg ...?

Wat, hoe en waarom in "Neptunus"?

De Radio Maritieme Diensten zijn gehuisvest in Oostende aan de Peronstraat 6 (u weet wel, vlak achter de supermarkt van Delhaize en niet ver van de Mast) in een vijf verdiepingen tellend gebouw, waarin administratie, technische diensten en operatoren werkzaam zijn.

De Radio Maritieme Diensten (bij koopvaardij en visserij bekend als "Oostende Radio") staan in voor de veiligheid van mensenlevens op zee. Daarnaast worden ook een aantal economische en commerciële functies vervuld. Op zee ver van huis, en zin om eens te bellen? Of faxen, telexen? Oostenderadio zorgt ervoor dat alles juist terechtkomt. Dag en nacht staan de operatoren ter beschikking van iedereen die in het maritieme wereldje thuis is.

De toenmalige R.T.T. (opgericht in 1930, nu Belgacom) had Oostenderadio onder haar hoede, en in 1965 werden de Radio Maritieme Diensten als een apart "Gewest" opgericht. Het doel was de activiteiten, die toen

hoofdzakelijk in de kuststations werden gecentraliseerd, rationeel en geharmoniseerd te laten verlopen. Dit betekende dat alles wat met radiomaritieme zaken te maken had door de RMD werd beheerd.

In het kader van de hervormingen binnen Belgacom halweg de jaren negentig, en louter op basis van financiële -lees winstgevende- standpunten, werd het hele Gewest van de Radiomaritieme Diensten, inclusief Oostenderadio, overgeheveld naar de nationale overheid. Op 1 april 1997 werden de Radio Maritieme Diensten een deel van het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie (BIPT) dat de RMD en het personeel "uitleende" aan het Ministerie van Landsverdediging, meer bepaald de Marine.

Zo dus, van RMD (via de Marine) is maar een kleine stap naar Neptunus! Het idee om een bijdrage te leveren aan het tijdschrift ontsproot tijdens de "Open Monumentendag 1999", tijdens het weekend van 11 en 12 september. Het "tentenwinkeltje" van Neptunus stond opgesteld aan de hoofdingang van het zendstation in Win-



Een operator van de Marine, Meester chef F. De Mey aan de VHF stand voor noodoproepen. De veiligheid op zee is op deze manier verzekerd.

gene (al zal je in deze en de volgende bijdragen meer over Ruiselede lezen dan over Wingene, maar de reden daarvoor wordt later wel uit de doeken gedaan). Na een eerste schuchtere kennismaking met de "verkoopsters" van dienst, werd overeengekomen om eens de RMD nader te leren kennen via dit Marietiem Tijdschrift. Intussen zijn er zo'n twee jaar voorbijgevlogen, en zie: sedert 1 november 2001 zijn we ondergebracht bij het burgerpersoneel van de Marine (Staatsblad van 25 oktober 2001), dus behoorlijk tijd om eens grondig kennis te maken.

In de volgende uitgave krijgt u een historisch overzicht van de radio(verbindingen) waarin kleppers als Marconi, Morse en Leopold II de revue passeren.



De auteur van dit artikel geeft uitleg over de technische kasten van de multiplex tussen Ruiselede, Oudenburg, Middelkerke en Oostende.

Foto's: J.-C. Vanbostal

R. Allary, technicus Oostenderadio

NICE TO KNOW

Change of Command à la Ligue Maritime Belge - Belgische Zeevaartbond

La Ligue Maritime Belge, qui regroupe sous sa bannière de nombreuses associations maritimes belges tant professionnelles que culturelles ou de loisir, a pour but de réunir dans une action commune, les initiatives, les travaux et l'influence de ses membres, pour contribuer à la promotion de la navigation et au développement du concept maritime belge en général.

Elle dispose en outre d'une section LM-CNP / Cours de navigation de Plaisance, qui dispense des cours préparatoires à l'obtention des brevets de yachtman/yachtnavigator.

La récente assemblée générale annuelle, tenue le 19 mars dernier à Bruxelles, fut surtout marquée par le décès inopiné le 28 février de son Président, le capitaine a.l.c. Albert Westerlinck, et par la présentation de son successeur à la barre de l'association: le capitaine au long cours Roger Smet.

Nul doute que cette figure de proue des milieux maritimes belges et internationaux contribuera activement à l'essor de la Ligue et, faisant judicieusement appel au vaste potentiel "human resources" disponible, oeuvrera à concrétiser les buts que se sont assignés ses administrateurs et membres.



De nieuwe voorzitter, kapitein ter lange omvaart Roger Smet.

Le nouveau président, le capitaine au long cours Roger Smet.

Change of Command bij de Belgische Zeevaartbond-Ligue Maritime Belge

De Belgische Zeevaartbond groepeerde diverse maritieme verenigingen, zowel op professioneel als op cultureel vlak en eveneens van de sector van de vrijetijdsbesteding. Hij heeft tot doel alle initiatieven en werkzaamheden en ook de invloed van zijn leden te bundelen en te coördineren en aldus bij te dragen tot de promotie van de scheepvaart en van de maritieme gedachte in België.

De Zeevaartbond beschikt eveneens over een sectie LM-CNP/Navigatie-onderwijs voor de pleziervaart die voorbereidende cursussen organiseert tot het bekomen van de brevetten yachtman/yachtnavigator.

De laatste algemene jaarlijkse vergadering te Brussel op 19 maart stond in het teken van het onverwacht overlijden op 28 februari van de voorzitter, k.t.l.o. Albert Westerlinck, en de voordracht van zijn opvolger aan het roer van de vereniging, k.t.l.o. Roger Smet. Dit boegbeeld van de Belgische en internationale maritieme wereld zal ongetwijfeld actief bijdragen tot de verdere bloei en ontwikkeling van de Zeevaartbond en, door een beroep te doen op de ruime "human resources" waarover hij beschikt, zal hij de doelstellingen van de vereniging voorzeker waarmaken.

Foto/photo: P. Hornez
Texte: S.b.d.S.

e-mail: LMB-BZL@skynet.be

<http://www.lmb-bzb.org>



De beheerraad van de liga. Le conseil d'administration de la ligue.

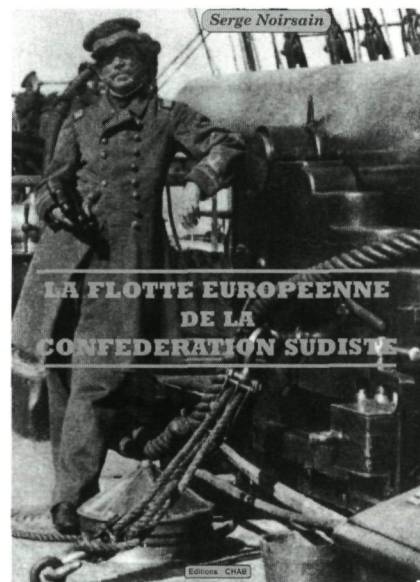
“La Flotte Européenne de la Confédération Sudiste” bekroond door de Franse Académie de Marine

De jaarlijkse openingsplechtigheid van de Franse Académie de Marine had plaats op 16 oktober 2001 in de Militaire School te Parijs, onder het voorzitterschap van Admiraal Jean-Louis Battet, stafchef van de Franse Marine. Bij die gelegenheid werden o.m. de prijzen uitgereikt voor het jaar 2000-2001. Onze landgenoot de heer Serge Noirsain ontving er de medaille van de Académie de Marine voor zijn werk “La Flotte Européenne de la Confédération Sudiste”. In haar verslag huldigt de Académie “het uitmuntend werk van de auteurs (nvdr: het boek werd geschreven in samenwerking met de Britse ingenieur Gerald Hawkins) dat in grote mate bijdraagt tot een betere kennis van de maritieme geschiedenis van de Secessieoorlog door eraan te herinneren dat deze oorlog niet alleen een dramatische afloop kende op land maar ook nog een tot nog toe weinig bekende impact had op internationaal maritiem niveau.” Wij feliciteren hierbij van harte de heer Noirsain!

“La Flotte Européenne de la Confédération Sudiste” couronné par l’Académie de Marine française

La séance solennelle de rentrée de l’Académie de Marine (France) avait lieu le 16 octobre 2001 à l’Ecole Militaire à Paris. Présidée par l’Amiral Jean-Louis Battet, Chef d’Etat-major de la Marine, la séance fut l’occasion de procéder à la remise des Prix décernés pour l’année académique 2000-2001. A cette occasion notre compatriote Monsieur Serge Noirsain s’est vu remettre la médaille de l’Académie de Marine pour son ouvrage “La Flotte Européenne de la Confédération Sudiste”. Dans son rapport l’Académie de Marine cite “l’excellent travail des auteurs (ndl: cet ouvrage a été publié en collaboration avec Gérard Hawkins, ingénieur britannique) qui vient parfaire utilement la connaissance de l’histoire maritime de la guerre de Sécession, en rappelant que ce conflit dramatique sur terre a eu une dimension internationale sur mer, dimension finalement fort mal connue”. Toutes nos félicitations à Monsieur Noirsain!

Een exemplaar van dit boek kan bekomen worden door storting van €19,75 + €2 portkosten op rekening 473-6090311-30 van Neptunus, PB 17, 8400 Oostende.



Le livre est toujours disponible en versant €19,75 + €2 de port sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus, PB 17, 8400 Ostende.

Goed om te weten

1/06/2002 9de “défilé vénitien Namur Site de l’île Vas t’y frotte (zie Neptunus n° 258 en 259).

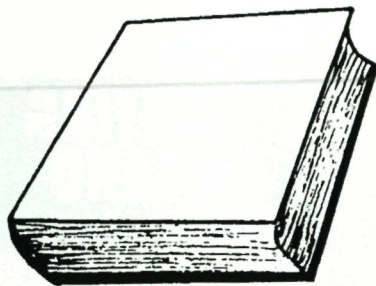
A vos agendas

1/06/2002 9ème défilé vénitien Namur Site de l’île Vas t’y frotte (voir Neptunus n° 258 et 259).



BANK & VERZEKERING

We hebben het voor U.



BOEKBESPREKING

door F. Neyts

“Dikke Zoen voor Moeke”

“Dikke Zoen voor Moeke, Brieven van een soldaat in Indië (1949-1950)”, een boek samengesteld door journalist Paul van der Put, werd onlangs uitgegeven door Uitgeversmaatschappij Hameland Pers in het Nederlandse Zutphen. Met een rijkdom aan brieven- en dagboekfragmenten, foto's en tekeningen vormt het boek een uniek verslag van soldaat Alex Roelofs tijdens zijn tropentijd.

De negentienjarige Alex Roelofs vertrok in februari 1949 als dienstplichtig soldaat naar Indië. In de twintig maanden die hij er doorbracht, stuurde hij honderden brieven aan familie en vrienden in Nederland. Tijdens zijn verblijf in Indië overleed de vader van Alex. Na dit bericht sloot hij al zijn brieven naar huis af met “... en een dikke zoen voor Moeke”.

De brieven boden een middel om op de been te blijven. De correspondentie vormt een portret van Nederlands-Indië eind jaren veertig, begin vijftig en is daardoor tegelijkertijd een bouwsteen voor de sociale geschiedenis van Nederlands-Indië.

Terug in Nederland sprak Alex nooit meer over zijn Indische tijd. Zonder dat hij het in de gaten had, liet deze gewone jongen met zijn brieven een monument na dat staat voor een hele generatie lotgenoten.

“Dikke Zoen voor Moeke” (ISBN 90.70812.12.6), telt 157 bladzijden en kost 15,95 Euro.

Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Uitgeverij Wal-



burg Pers, Postbus 4159, NL 7200 bd Zutphen, Tel 0031/575.510.522, Fax 0031/575.542.289.

“Whatever happened to the Hovercraft?”

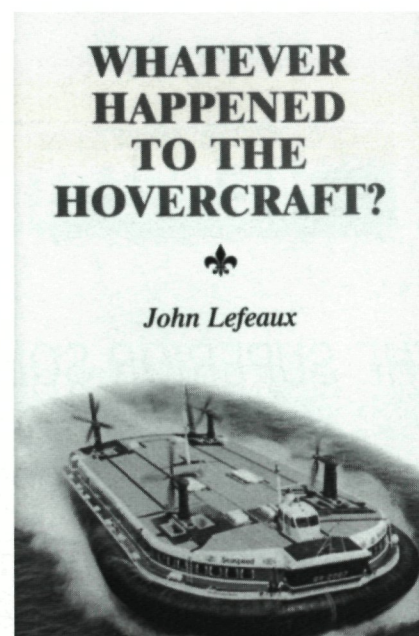
Bij Pentland Books in het Engelse Bishop Auckland bij Durham verscheen het 130 pagina's tellende boekje “Whatever Happened to the Hovercraft?”. Het werd geschreven door John Lefeaux, een ex-officier bij de Royal Navy die in 1966 bij het toen pas opgerichte British Rail Hovercraft Ltd in dienst trad. Het werd de aanzet tot een schitterende carrière die hij als Algemeen Directeur van het bedrijf afsloot.

In die hoedanigheid was hij van nabij betrokken bij de technische, operationele en commerciële uitdagingen die de introductie van hovercrafts met zich brachten. Het ging hier immers om een totaal nieuw concept van zeevervoer dat speci-

fieke eisen stelde en waarbij de initiatiefnemers niet konden terugvallen op eerder opgedane ervaring.

Het boek vertelt niet enkel het verhaal van John Lefeaux maar meteen ook de geschiedenis van de hovercraft in het algemeen. Een buitengewoon interessant boekwerkje.

“Whatever happened to the Hovercraft” (ISBN 1-85821-850-0) kost £11.95 en kan worden besteld via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Pentland Books, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, Durham DL14 6XG, UK. Tel +44/1388.446.555 of Fax +44/1388.776.766.



"The Fighting at Jutland"

Op het einde van de Eerste Wereldoorlog heerste er bij de Britse vloot een algemeen gevoel dat de diepe ontgoocheling bij het brede publiek in de resultaten van de Zeeslag bij Jutland steunde op een misverstand. Hieruit groeide het streven om deze zeeslag in zijn juiste context te situeren. Een aantal officieren die toen meevochten verzamelden onder alle rangen van de manschappen getuigenissen, samen zo'n zestig persoonlijke verhalen van wat de belangrijkste confrontatie tussen dreadnoughts uit de geschiedenis bleef.

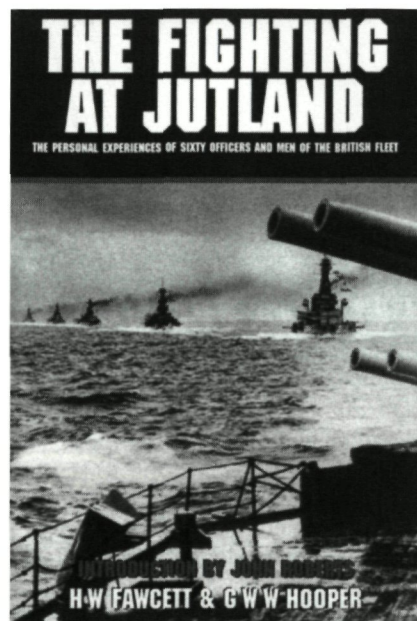
Wegens de politieke gevoeligheid bleek het een moeilijk te publiceren boek. Pas een hele tijd later verscheen er een sterk uitgezuiverde versie. Het boek was intussen meer dan de helft ingekort.

Nu, tachtig jaar na de oorspronkelijke versie, bracht Chatham Publishing voor het eerst de oorspronkelijke tekst uit, inclusief al het oorspronkelijke illustratiemateriaal, schetsen en plannen. Alleen om de leesbaarheid te bevorderen werd de tekst hier en daar bijgeschaafd.

De inleiding werd geschreven door John Roberts, een eminent maritiem historicus.

"The Fighting at Jutland" (ISBN 186176-1791) telt 448 pagina's en is meer dan zijn prijs (£25) waard. Aankopen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Chatham Publishing, Duckworth, 61 Frith Street, London W1V 5TA.

Tel 0044/171.434.42.42,
Fax 0044/171.434.44.20.



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

AKTIVITEITEN VAN DE DIENST PUBLIC RELATIONS VAN DE MARINE

ACTIVITES DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE LA MARINE

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
9-12/5	BRUXELLES BRYC	Grand départ	
3-20/5	REBECQ	Expo Congo	
23-26/5	OOSTENDE	Oostende voor anker	Ja-Oui
1/6	PORT DE BRUXELLES	Manifest de l'eau	Ja-Oui
8-9/6	MERBES	Thema arbeid Thème travail	
15/6	LOBBES	Communicatie	
16/6	THUIN	Communciatie	Ja-Oui
22-23/6	LEERNES	Fête de l'eau	Ja-Oui
26/6	CHARLEROI	Jumelage	
12-14/7	ZEEBRUGGE	Vlootdagen	Ja-Oui
21/7	BRUXELLES	Joint Event	Ja-Oui
10-11/8	TOURNAI	Expo	
19/8	DIEPPE	Commémoration V. Billet	
21-25/8	BRUGGE/ZEEBRUGGE	Joint Event SAIL 2002	Ja-Oui
31/8-1/9	BEAUVECHAIN	Joint Event	Ja-Oui
7/9	OOSTENDE	Visserijfeesten	Ja-Oui
20/9	GENT	Flikkendag Joint event	Ja-Oui
27-29/9	BISSEGEM	Marinedagen 2002	
12/10	BRUXELLES	Grand Retour	
12-14/10	BOOM	Expo	
25-28/10	LUXEMBURG (REMICHE)	Expo NTBL	

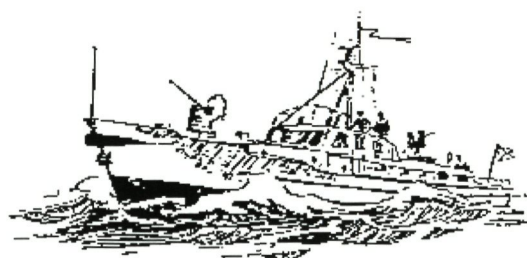
Voor meer inlichtingen - Pour plus d'informations

Tel.: 02/701.33.06 - Fax: 02/701.48.41

**Campagne 2002 van de
Campagne 2002 du**

P902 LIBERATION

DATUM DATE	EVENEMENTEN EVENEMENTS
17/3	AANLEG BRYC
22/3	BRYC - PETERSTAND FLOREFFE, POC
23/3	OPENDEUR P902 VOOR BEZOEKERS
24/3	RONDVAART WINNAARS
30/3-1/4	GRAND DEPART BRYC
6-7/4	WIELSBEKE
13-14/4	INGELMUNSTER
20-21/4	GENT KIWANIS
27-28/4	VOZM LEUVEN HAVENFEESTEN
30/4	BRYC
4-5/5	CHATEAU THIERRY
8-11/5	AWWW TOERVAART MAASEIK
19-20/5	VPF BRUGSE TOERVAART
25-26/5	FLOREFFE
1-2/6	ASBL PHOENIX JAMBES
8-9/6	MERBES
15/6	LOBBES
16/6	THUIN
22-23/6	ABBAYE D'AULNE
30/6	MOL SPETTERDAG
5-8/7	WAULSORT - DOUAI
12-14/7	VLOOTDAGEN ZEEBRUGGE
18-22/7	NINOVE
26-28/7	DEINZE
3-4/8	TILBURG NL MARIVIN HAVENFEEST
10-11/8	TOURNAI
15-18/8	THIEU CANAL DU CENTRE
24-25/8	GRIMBERGEN CER., KPL TRESIGNIES
31/8-1/9	NVOZM KEMPEN - GEEL
7-8/9	GENT
14-15/9	CLUB NAUTIQUE MONS - BORINAGE
21-22/9	PERUWELZ
28-29/9	PARDON - LANDELIES
5-6/10	AFNMA ATH
12-14/10	BOOM



AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 2001

ESCALES DES NAVIRES DE LA MARINE BELGE A L'ETRANGER EN 2001

WIELINGEN

22 FEB-25 FEB	SAN JUAN
03 MAR-07 MAR	ARUBA
16 MAR-18 MAR	MOREHEAD CITY
29 MAR-01 APR	HAMILTON
11 JUL-16 JUL	DEN HELDER
07 SEP-10 SEP	BREST
21 SEP-23 SEP	BREST
26 OKT-29 OKT	GREENOCK
08 NOV-12 NOV	LIVERPOOL

WESTDIEP

09 JAN-12 JAN	BREST
26 JAN-29 JAN	DEN HELDER
02 FEB-05 FEB	CHERBOURG
19 APR-20 APR	DEN HELDER
10 MEI-12 MEI	DEN HELDER
18 MEI-22 MEI	TOULON
01 JUN-04 JUN	CAGLIARI
13 JUN-14 JUN	DEN HELDER
21 SEP-24 SEP	BREST
29 SEP-08 OKT	EL FERROL
26 OKT-29 OKT	LEITH
20 NOV-26 NOV	BARCELONA
30 NOV-03 DEC	TUNIS
07 DEC-10 DEC	CADIZ

BELLIS

03 AUG	DEN HELDER
05 AUG-09 AUG	STAVANGER
24 AUG-27 AUG	DEN HELDER
22 OKT-25 OKT	BREST

CROCUS

16 JAN-17 JAN	DEN HELDER
09 MAR-12 MAR	BREST
16 MAR-19 MAR	BREST
23 MAR-26 MAR	BREST
20 APR-23 APR	KRISTIANSAND
27 APR-30 APR	KRISTIANSAND
24 MEI-29 MEI	CHATHAM
01 JUN-04 JUN	DUNDEE
08 JUN-18 JUN	GLAGOW
19 JUN	FASLANE
06 JUL-09 JUL	BREST
17 AUG-20 AUG	FASLANE

07 SEP-10 SEP	GLASGOW
14 SEP-17 SEP	NEWCASTLE
05 OKT-09 OKT	DEN HELDER
06 NOV-08 NOV	DEN HELDER

LOBELIA

19 JAN-22 JAN	KIEL
26 JAN-29 JAN	AARHUS
02 FEB-05 FEB	BREMERHAVEN
09 FEB-12 FEB	FALMOUTH
16 FEB-26 FEB	GLASGOW
03 MAR-04 MAR	GREENOCK
08 MAR-09 MAR	GREENOCK
10 MAR-13 MAR	LIVERPOOL
25 MEI-28 MEI	BREST
01 JUN-04 JUN	LA ROCHELLE
06 JUL-09 JUL	OSLO
12 JUL-16 JUL	LONDON
20 JUL-23 JUL	DOUGLAS
01 SEP-02 SEP	BRUNSBUT
02 SEP-04 SEP	KIEL
07 SEP-10 SEP	TALLINN
16 SEP-17 SEP	TALLINN
01 NOV-04 NOV	VISBY
11 NOV-12 NOV	TALLINN
16 NOV-19 NOV	HELSINKI

MYOSOTIS

16 JAN-17 JAN	DEN HELDER
16 FEB-19 FEB	PLYMOUTH
26 MAR-28 MAR	BREST
25 MEI-28 MEI	BREST
31 MEI-05 JUN	LONDON
07 JUN-08 JUN	BREST
18 JUN-19 JUN	BREST
23 JUN-24 JUN	KIEL
29 JUN-03 JUL	STOCKHOLM
05 JUL-09 JUL	ST. PETERSBURG
13 JUL	KIEL
17 JUL-18 JUL	BREST
29 AUG-02 SEP	DARTMOUTH
06 OKT-14 OKT	DEN HELDER
19 OKT-22 OKT	RIGA
26 OKT-29 OKT	GDYNIA
01 NOV-04 NOV	VISBY
16 NOV-19 NOV	TALLINN

23 NOV-26 NOV	NEUSTADT
30 NOV-03 DEC	LUBECK
08 DEC-11 DEC	SONDERBORG

NARCIS

07 FEB-08 FEB	BREST
11 FEB-12 FEB	ALGECIRAS
16 FEB-18 FEB	LA VALETTA
04 MAR-05 MAR	DJIBOUTI
13 MAR-15 MAR	MUSCAT
17 MAR-22 MAR	DUBAI
24 MAR-27 MAR	MANAMAH
05 APR-06 APR	MANAMAH
08 APR-10 APR	KUWAIT
13 APR-15 APR	DOHA
25 APR-27 APR	DJEDDAH
04 MEI-09 MEI	IRAKLION
17 MEI-21 MEI	PALMA
16 JUL-21 JUL	ALESUND
02 NOV-04 NOV	BOULOGNE

PRIMULA

16 JAN-17 JAN	DEN HELDER
22 APR-23 APR	KRISTIANSAND
27 APR-30 APR	KRISTIANSAND
11 MEI-14 MEI	AALBORG
15 JUN-18 JUN	CHERBOURG
06 JUL-09 JUL	OSLO
12 JUL	DEN HELDER
13 JUL-16 JUL	LONDON
20 JUL-23 JUL	DOUGLAS
08 OKT-14 OKT	DEN HELDER
19 OKT-22 OKT	RIGA
26 OKT-29 OKT	GDYNIA
01 NOV-04 NOV	VISBY
16 NOV-19 NOV	TALLINN
23 NOV-26 NOV	NEUSTADT
30 NOV-03 DEC	LUBECK
08 DEC-11 DEC	SONDERBORG

GODETIA

15 JAN-18 JAN	TANGER
23 JAN-26 JAN	DAKAR
31 JAN-03 FEB	COTONOU
09 FEB-12 FEB	BANJUL
15 FEB-19 FEB	SANTA CRUZ
24 MEI-29 MEI	CHATHAM
01 JUN-04 JUN	DUNDEE
08 JUN-18 JUN	GLASGOW

06 JUL-09 JUL	BREST
17 AUG-20 AUG	FASLANE
07 SEP-10 SEP	GLASGOW
14 SEP-17 SEP	NEWCASTLE
05 OKT-09 OKT	DEN HELDER
17 OKT-20 OKT	KOPENHAGEN
20 OKT-22 OKT	MALMO
23 OKT-25 OKT	GOTEBORG

ZENOBE GRAMME

15 MEI-17 MEI	PORTSMOUTH
17 MEI-21 MEI	COWES
17 JUL-21 JUL	ALESUND
23 JUL-24 JUL	LARSNES
26 JUL-30 JUL	BERGEN
03 AUG-07 AUG	ESBJERG
11 AUG-14 AUG	DUNDEE
23 AUG-28 AUG	PORTSMOUTH

BELGICA

09 FEB-12 FEB	BOULOGNE
16 MAR-19 MAR	IPSWICH
11 MEI-14 MEI	GALWAY
18 MEI-22 MEI	LA CORUNA
07 JUN	VLISSINGEN
08 JUN-10 JUN	HELGOLAND
13 JUN-14 JUN	HELGOLAND
24 AUG-27 AUG	GRIMSBY
21 SEP-24 SEP	AALBORG
07 OKT-09 OKT	WILLEMHAVEN

ALBATROS

24 OKT-27 OKT	GREAT YARMOUTH
12 DEC-16 DEC	LONDON

VALCKE

29 AUG-02 SEP	HARLINGEN
12 OKT-15 OKT	BOULOGNE

STERN

24 APR-25 APR	CHERBOURG
26 APR-27 APR	DOVER
25 MEI-29 MEI	BREST
01 JUN-04 JUN	LA ROCHELLE
16 JUN-25 JUN	KIEL
06 JUL-09 JUL	OSLO
12 JUL-16 JUL	LONDON
20 JUL-23 JUL	DOUGLAS

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
PLUVIER	P678	FR	11/01/2002	15/01/2002	OOSTENDE
FLAMANT	P676	FR	25/01/2002	29/01/2002	GENT
VULCAIN	M611	FR	01/02/2002	04/02/2002	ZEEBRUGGE
GUERNSEY	P297	UK	14/02/2002	16/02/2002	ZEEBRUGGE
GUEPRATTE	F714	FR	21/02/2002	25/02/2002	ZEEBRUGGE
MIMBELLI	D561	IT	21/02/2002	25/02/2002	ZEEBRUGGE
ALVARES CABRAL	F331	PO	21/02/2002	25/02/2002	ZEEBRUGGE
CATALUNA	F73	SP	21/02/2002	25/02/2002	ZEEBRUGGE
VLAARDINGEN	M863	NL	01/03/2002	04/03/2002	BRUGGE
HELLEVOETSLUIS	M859	NL	01/03/2002	04/03/2002	BRUGGE
HINNOY	M343	NO	04/03/2002	15/03/2002	OOSTENDE
ARROMANCHES	L105	UK	05/03/2002	06/03/2002	OOSTENDE
URK	M861	NL	19/03/2002	04/04/2002	OOSTENDE
PUNCHER	P291	UK	27/03/2002	29/03/2002	NIEUWPOORT
PUNCHER	P291	UK	29/03/2002	31/03/2002	OOSTENDE
TRACKER	P274	UK	29/03/2002	31/03/2002	OOSTENDE
MIDDLETON	M34	UK	29/03/2002	04/04/2002	ANTWERPEN
PUNCHER	P291	UK	31/03/2002	02/04/2002	BRUGGE
TRACKER	P274	UK	31/03/2002	02/04/2002	BRUGGE
ARGYLL	F231	UK	10/04/2002	14/04/2002	ANTWERPEN
VLAARDINGEN	M863	NL	17/04/2002	18/04/2002	OOSTENDE



KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

FAD	W.	GOETHALS	15/10/01	KMC	P.	DECONINCK	26/03/02
1MC	P.	COPPENS	26/03/02	KMC	R.	DEROUS	26/12/01
1MC	J.	MIGEOT	26/12/01	KMC	F.	D'HONDT	26/12/01
1MC	F.	VANWALLEGHEM	26/12/01	KMC	B.	JANSSEUNE	26/12/01
SMU	H.	VERSTUYFT	26/12/01	KMC	R.	LUYCKX	26/03/02
MU1	V.	BAIVY	1/02/02	KMC	J.	MAES	26/03/02
1MR	O.	SPEYBROECK	26/12/01	KMC	P.	MAES	26/03/02
MTC	L.	DE RECHTER	27/12/01	KMC	A.	NAUWELAERTS	26/03/02
MTR	L.	URBAIN	26/09/01	KMC	E.	NYFFELS	26/03/02
2MR	S.	BELHALOUMI	26/03/02	KMC	B.	POTTIER	26/03/02
2MR	L.	BOGAERT	26/03/02	KMC	M.	RAMMELOO	26/03/02
2MR	G.	BOUCHART	26/03/02	KPC	M.	ROBBRECHT	26/03/02
2MR	S.	DE BAERDEMAEKER	26/03/02	KMC	H.	VAN DER SMISSEN	26/12/01
2MR	C.	DE MEYER	26/03/02	KMC	M.	VANDERHEYDEN	26/09/01
2MR	D.	DEFECHE	26/03/02	QMT	J.	NAESSENS	26/09/01
2MR	S.	DERUDDER	26/03/02	1MT	A.	BATSLEER	26/12/01
2MR	J.	DEVOLDER	26/03/02	1MT	C.	BUYSSE	26/12/01
2MR	S.	EECKHAUT	26/03/02	1MT	X.	DEDECKERE	26/12/01
2MR	G.	GERARD	26/03/02	1MT	R.	DELGEYR	1/02/00
2MR	A.	GODERIS	26/03/02	1MT	F.	LECLERCQ	26/12/01
2MR	S.	HOYAUX	26/03/02	1MT	T.	SCHROEYERS	26/12/01
2MR	M.	IEZZI	26/03/02	1MT	J.	VAN OVERBEKE	26/12/01
2MR	G.	IURI	26/03/02	MA1	E.	BEKERS	1/02/02
2MR	F.	LEMMERS	26/03/02	MA1	K.	BLONTROCK	1/01/02
2MR	G.	LIENARD	26/03/02	MA1	M.	CLEMENS	1/01/02
2MR	X.	MARSIA	26/03/02	MA1	D.	DANNEELS	1/01/02
2MR	S.	MARTEL	26/03/02	MA1	B.	DE LAET	1/02/02
2MR	C.	MISCORIA	26/03/02	MA1	D.	DESMET	1/01/02
2MR	J-C.	NOEL	26/03/02	MA1	J.	FELS	1/02/02
2MR	J.	PICHAL	26/03/02	MA1	F.	GIJNS	1/10/01
2MR	E.	VANDEBROEK	26/03/02	MA1	B.	HUYS	1/01/02
2MR	S.	VERHOFSTADT	26/03/02	MA1	V.	LE BERRE	1/01/02
2MR	T.	VERTONGEN	26/03/02	MA1	K.	LOONIS	1/02/02
2MR	A.	VERVOORT	26/03/02	MA1	T.	MADOU	1/01/02
2MR	A.	WILLAERT	26/03/02	MA1	O.	SCHOCKERT	1/02/02
2MR	L.	YAGERA TSHAVU NYAWEZA	26/03/02	MA1	W.	VANBEGIN	1/01/02
KMC	G.	BALLIEU	26/03/02	MA1	S.	VANDAMME	1/09/01
KMC	A.	BELPAEME	26/03/02	MA1	P.	VANDENBERGHE	1/10/01
QMC	S.	BOUCKENOOGHE	26/03/02	MA1	K.	VINCK	1/01/02

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



MPC L. TABURY



SMU E. BAETE

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

KTZ A. KOCKX

1LZ G. LANDUYT

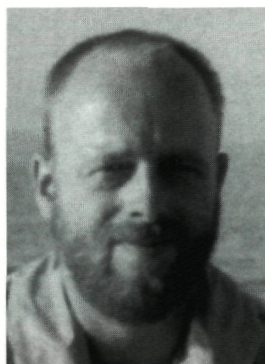
MU2 K. CARLIER

KMC W. HOLLEBEKE

KMC E. SAENEN

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

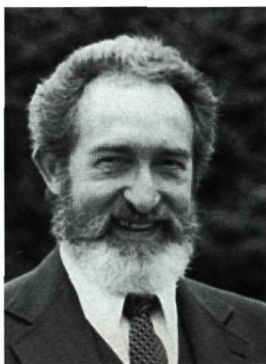
C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



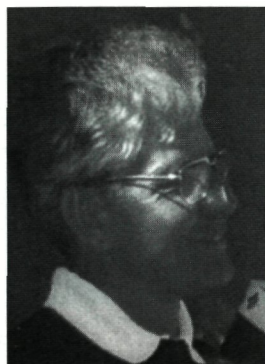
KMT P. VERMANDER



1MC (b.d.) F. GILON



1MC (e.r.) G. MICHEL



CPF (R) P. DESLOOVER

CPF (r) D. HAUSMAN

1OM (b.d.) F. ANECA

1OM (b.d.) L. VANGEFFELN

1MC (b.d.) L. COPS

1MC (e.r.) R. LEBRUN

1MC (b.d.) G. DEVOS

1MC (b.d.) K. VANHECKE

1MC (b.d.) J. VANLEKE

KMT (b.d.) E. BEELAERT

KMT (b.d.) J. VANDENBUSSCHE

R. HUYS Oorlogsvrijwilliger Royal Navy Belgische Sectie

Kapitein T.L.O. A. WESTERLINCK Ere Commandant-directeur van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen

Voorzitter van de Ligue Maritime Belge

Lid van de Koninklijke Marine Academie

LEDEN - WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARRIGHI D. - KRAAINEM
 BAERT H. - HASSELT
 BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
 HOUTAIN-LE-VAL
 BECKERS L. - LEFFINGE
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BELLEMANS R. - TUBIZE
 BERO M. - OOSTENDE
 BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUNSTER
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOFFE A. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONNEVIE J. - OOSTENDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
 BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
 BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
 BURGAIN-LEVAQUE J. - WAREMME
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
 CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE CHATEAU
 CLAEYS Ch. - KNOKKE-HEIST
 CLAREMBAUX M. - AYWAILLE
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DANGOTTE J. - BOUSVAL
 DE BACKER T. - STERRENBEEK
 DEBBAUT A. - OOSTENDE
 DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
 DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK-POELKAPELLE
 DECLERCQ Cl. - DE PANNE
 DECORTE B. - OOSTENDE
 DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
 de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 BRUXELLES
 DEDEYNE-DEN DOOVEN E. - OOSTAKKER
 DEFEYT A. - BRUXELLES
 de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILIE
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE

DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) - MIDDELKERKE
 DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -BRUGGE
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DHONT G. - LIMELETTE
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
 DUHOUS J.M. - KNOKKE-HEIST
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - BRUXELLES
 FAICT M. - BRUGGE
 FALASCA A. - CHIEVRES
 FILIAERT A. - GENT
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 GHEYSENS G. - DILBEEK
 GODDAERT M. - EKEREN
 HACHA Ch. - HERENT
 HELLEMANS M. Divisieadmiraal SBH - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. Quartier-maître - ZEEBRUGGE
 HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERKENS H. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 HERMIS SODALES - OOSTENDE
 HERNOU R. - BRUGGE
 HERTELEER W. Admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOU MONT
 HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
 HOUZEAU DE LEHAI Cl. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 BINCHE
 HUBERT F. - FRANIERE
 HYDEX N.V. - RUISBROEK
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. LASNE
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
 LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R)
 BRAINE-LE-CHATEAU
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES

LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBON J. - COUVIN
 LECOCQ C. - FRAMERIES
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIENARD R. - WASMES
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 MADOU M. - NIEUWPOORT
 MAERTENS R. Eerste meester chef - BREDENE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) HOFSTADE
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 OFFERMANS R. Eerste meester-chef (b.d.) - ST.-KRUIS
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN 6
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PIERARD R. - JAMBES
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST. HUBERT
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
 SPEIDEL J.P. - BRUXELLES
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 STINISSEN P. Erefregatkapitein - WILRIJK
 SUYS S. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - ASSEBROEK

TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - Tervuren
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT de MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
 BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S
 VAN GOETHEM R. - SINT-NIKLAAS
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Weduwe Erefregatkapitein
 DEURNE
 VAN BELLE L. - SINT-AMANDSBERG
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL Maryse. Fregatkapitein MAB dr. - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)
 COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VAN DEN BOSSCHE P. - MECHELEN
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDERBEKEN Ch. - ITERBEEK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VEYT A. - BAASRODE
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
 OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE Sambre - LANDELIES
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 26 maart 2002

Clôturé à la date du 26 mars 2002

Computers

Netwerkondersteuning

3D Animaties

Webdesign



XENTRONICS

Tel : 03.774.55.76

Fax : 03.774.59.36

Adres: Langestraat 97

9150 Kruibeke

E-Mail : technical@xentronics.be

info@xentronics.be

Website : www.xentronics.be